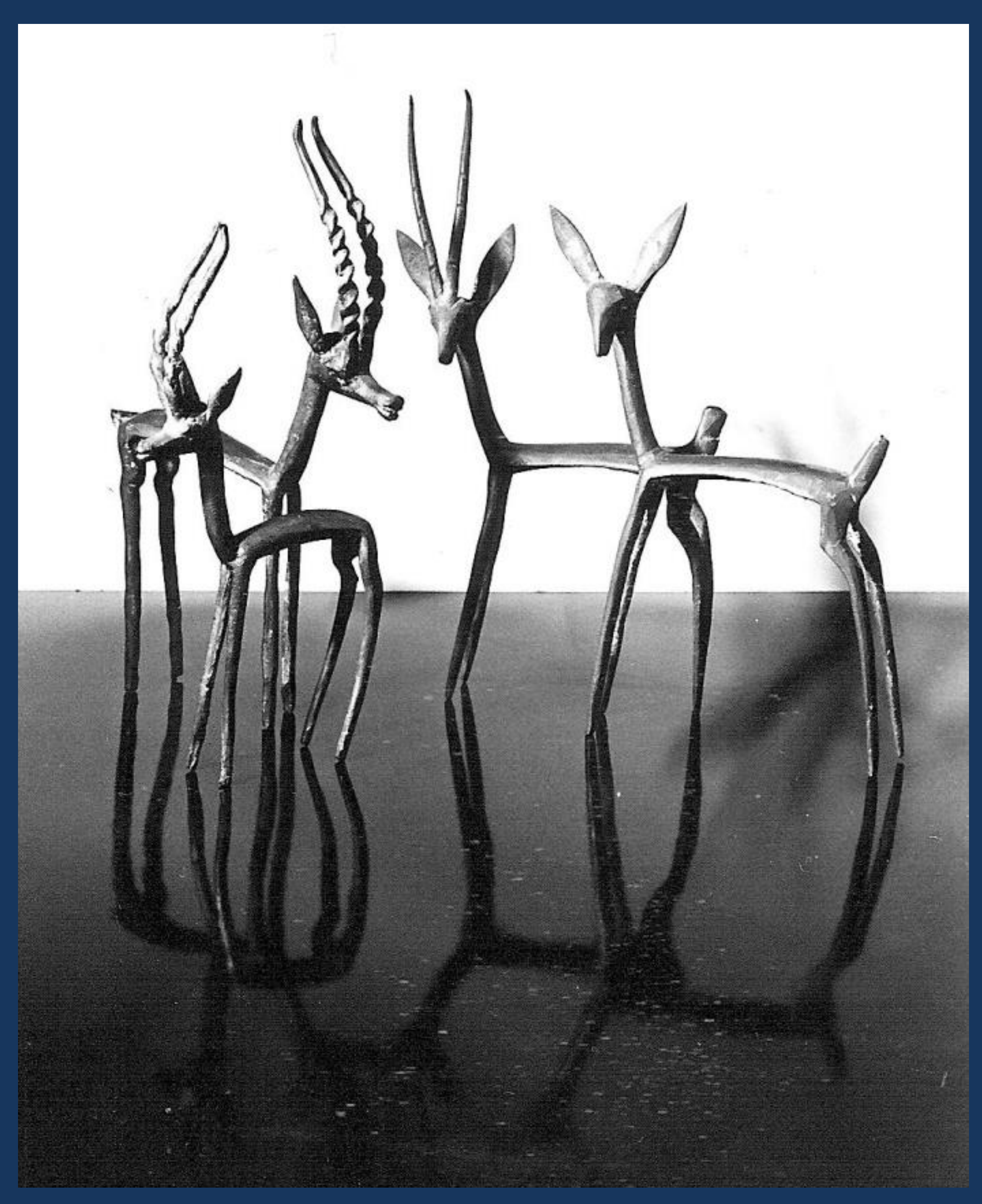


Voyage en Congolie

Bas Congo

Préambule.

L'AIC (Association Internationale du Congo) est une espèce d'ONG dont le roi de Belges est le président. Cette association qui seule est présente dans le haut bassin du Congo depuis 1879 avec une bonne centaine d'employés de différentes nationalités sous le commandement de Stanley, reçoit, à la Conférence de Berlin en 1885, la gestion de ces territoires où elle a déjà établi quelques stations et mis en activité cinq petits steamers. Seuls 29 expatriés ont déjà été au Stanley-Pool.
Dans la région du Bas fleuve existent déjà différentes factoreries et différentes missions et les populations locales qui y sont en contact avec les bateaux européens depuis 4 siècles ont établi des échanges commerciaux.
La traite des Noirs abolie officiellement au traité de Vienne a été stoppée dans le Bas fleuve depuis quelques années mais est toujours active dans le Haut fleuve au départ de trafiquants de la côte Est de l'Afrique et de l'Angola voisin.
La façon la plus logique de gérer ces territoires, c'est d'en faire un état libre, pouvant discuter d'égal à égal avec ses voisins, puisqu'il n'existe aucun pays tuteur comme c'est le cas dans les colonies, mais cela exige de déterminer et de fixer des frontières et de fédérer en une seule nation toutes les ethnies et les clans englobés dans ces frontières. Un grand défi, un immense travail qui s'apparente, mais avec des moyens dérisoires, dans son ampleur et dans sa complexité, à la création de la Communauté européenne un siècle plus tard.
Le roi, qui possède l'expérience de l'état et une fortune personnelle va relever le défi. Ce sera plus coûteux et plus complexe que prévu ; les collaborateurs ne seront pas tous exemplaires, des états vautours s'agiteront autour du projet et des imprévus tragiques (les endémies) viendront le contrecarrer. En 28 ans d'existence, environ 12000 expatriés européens de 19 nationalités différentes (une croissance linéaire de 105 par an) et 30000 expatriés africains (généralement des coastmen, clercs, ouvriers ou soldats) participeront activement au projet.
Le roi comprit très vite que, dans ces conditions, le choix de l'état libre, n'était pas idéal et en 1889
Il fit un testament en faveur de l'état belge mais c'est en 1908, une année avant son décès, que l'EIC deviendra une colonie belge.
Mais qu'est-ce que l'EIC a légué à l'état belge ? En 2007, j'ai publié un livre (L'héritage de la Congolie) résumant ce legs et tout le travail effectué durant les 23 ans d'existence de l'EIC en soulignant la période d'exploration jusqu'en 1900 et le début de la mise en valeur après 1900.
Depuis 2012, j'ai mis en photothèque de nombreuses photos d'époque et j'ai trouvé qu'au-delà des mots et des descriptions bien souvent réducteurs, il serait avantageux de partager ces images avec ceux que cette époque intéresse. Encore fallait-il trouver un fil rouge pour présenter ces photographies de manière agréable. J'ai donc imaginé un voyage (fictif) entre Banana et Albertville durant la période 1900-1908 en essayant de couvrir au mieux le voyage du consul Casement et celui de la Commission royale. Ce que je présente, c'est ce qu'ils ont vu. Dans ces deux rapports, on trouve d'ailleurs deux lignes d'éloges timides pour le développement du nouveau pays.

Les photos soulignent un développement très différent entre le Bas et le Haut Congo. Les chiffres entre parenthèses après les noms des postes, représentent le nombre d'européens dans le poste en 1900. Cinq districts n'ont pas été visités : celui de l'Ubangi, celui de l'Uele et l'enclave de Redjaf, celui du Kwango, du Kasai et celui du Katanga. Peut-être fer ont-ils l'objet d'autres voyages.



Voyage dans l'État Indépendant du Congo au seuil du XXe siècle.

Nous sommes entre 1898 et 1908.
Quoi de mieux, pour découvrir et connaître l'État Indépendant du Congo, que d'aller y faire un tour à l'aube de vingtième siècle, lorsque les explorations du pays sont terminées et que l'état existe depuis une quinzaine d'années, et de regarder ce qui y a été réalisé. Voyage classique de Banana à Stanleyville et même peut-être plus loin puisque depuis peu de temps le Maniema n'est plus occupé par les esclavagistes et qu'on trouve, en place au Katanga, un embryon d'organisation.

+*+*+*+*+

Qu'on le veuille ou non, à l'époque, on arrive toujours à l'embouchure du Congo par voie de mer, après un voyage plus ou moins long, que l'on choisisse pour y aller, un caboteur aux nombreux arrêts (parfois une soixantaine de jours) ou une ligne plus directe (18 à 20 jours).
Quel texte peut le mieux exprimer cette arrivée à l'embouchure du fleuve que celui de Charles Jeannest arrivant au Congo à bord d'un voilier, quelque trente années plus tôt, pour rejoindre son lieu de travail dans une factorerie française : …*la terre n'était pas encore visible, mais nous nous attendions à chaque minute à la voir émerger au sein des flots, à l'horizon. La mer, qu'un large courant traversait, était couverte d'îles flottantes formées de paille et d'arbustes soutenus droits par leurs racines entrelacées. En cette saison des pluies, le courant charriait des buissons et des troncs d'arbres ; ses eaux jaunes, sales et boueuses tranchaient avec la teinte bleue qu'avait conservée la mer. Ce courant était tellement fort qu'il faisait le bruit d'un torrent bondissant à travers les rochers. Puis quelqu'un cria : la terre ! Ce mot fit passer dans tout notre être un frisson d'émotion et une curiosité avide et bien naturelle s'empara de nos esprits. Bientôt nous aperçûmes la cime des plus grands arbres puis, ces points se multipliant, s'élargissant, formèrent autant d'îlots, se réunissant ensuite dessinèrent une ligne noire à l'horizon. C'était la terre, le Congo, le but de notre voyage.*
Impressionnant, le fleuve Congo a une largeur de 10 km à son embouchure et son débit varie, selon les saisons, de 29.000m³ à 75.000m³ par seconde



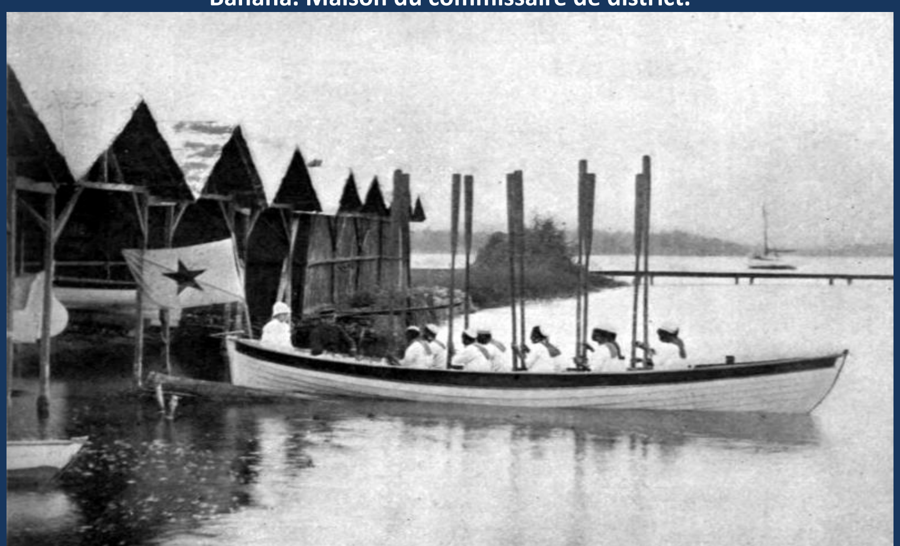
Embouchure du fleuve Congo

<u>BANANA.</u> Premier visage du Congo, au départ village de pêcheurs bien à l'abri dans une crique des flots puissants du fleuve. Quand les premiers membres de l'AIC y arrivent en 1878 ils y ont trouvé les postes principaux de 4 factoreries, deux françaises, une britannique et une hollandaise, mais au terme de l'EIC le village s'est considérablement développé et est devenu un chef-lieu de district, avec l'école de formation de la marine nationale. La Croix rouge de Boma y a fait construire un

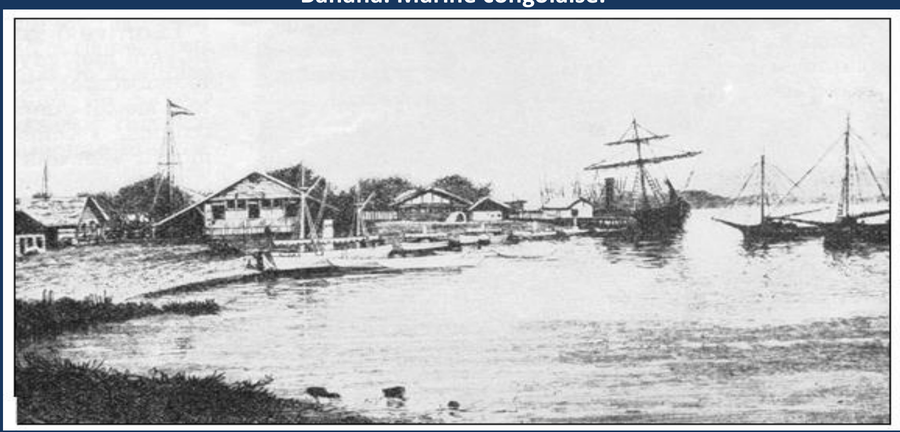
hôpital sanatorium où les agents malades peuvent se refaire une santé en bord de mer.
Créé le 18 septembre 1885, le bureau de poste est un des 4 bureaux de perception de l'EIC, il est en charge du service postal d'Outre-Mer pour la côte occidentale. Ce bureau a pris la suite d'une poste portugaise ouverte vers 1870-1875 (?). On y trouve également un poste fiscal, un bureau d'état-civil, un office notarial et une population européenne de 35 unités.
En 1898, le district de Banana comptait au total 95 Européens répartis dans 25 localités ; quant aux autochtones ils sont en contact avec des Européens depuis 4 siècles.



Banana. Maison du commissaire de district.

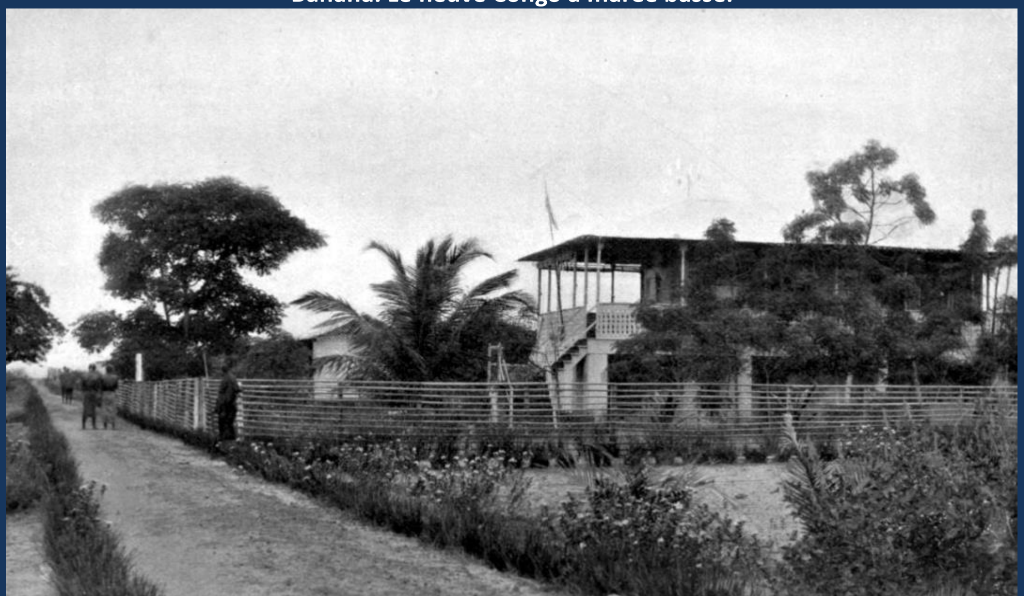


Banana. Marine congolaise.

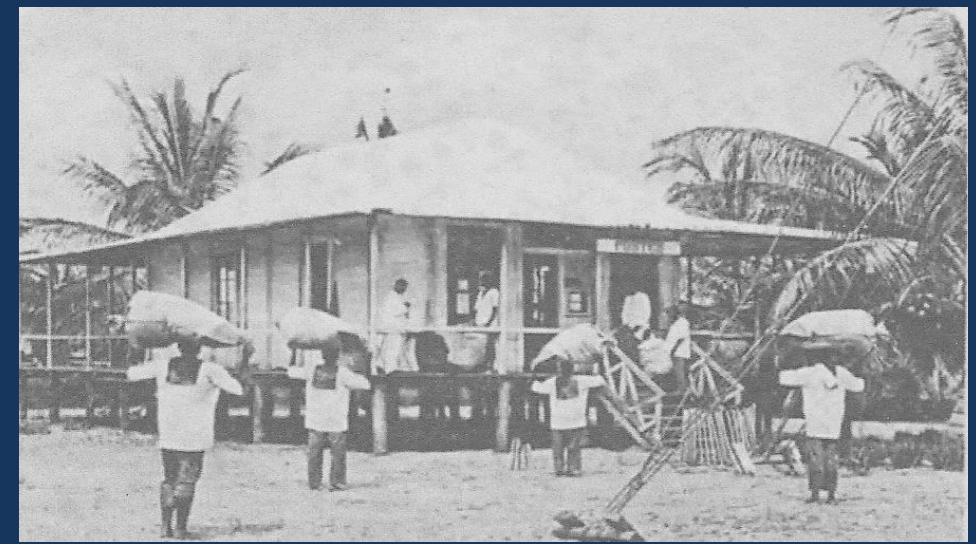


Banana. Le port.


Banana. Le fleuve Congo à marée basse.


Banana. Le commissariat de district.


Banana. Hôpital de la Croix rouge.



Banana. Arrivage du courrier à la poste.



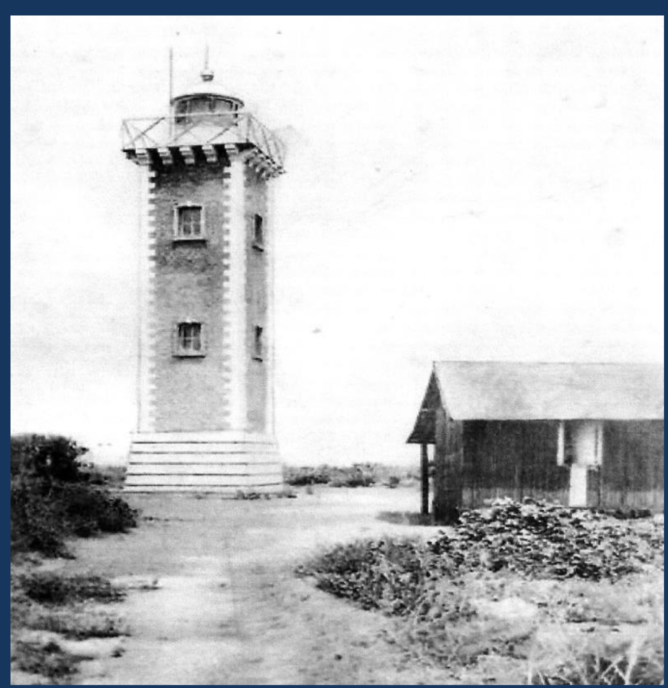
Banana. Le bureau du pilotage.

MOANDA. On ne peut pas quitter la côte, sans visiter le village de Moanda situé au-dessus de hautes falaises au Nord-Ouest de Banana. Lorsque le bateau arrive au Congo en soirée, on peut voir les lumières d'un phare, au-dessus des falaises, informant les marins de la présence à cet endroit d'un groupe de récifs rocheux. C'est dans cette localité que les Pères du Saint Esprit français ont fondé avant 1885, une école que fréquenta probablement Panda Farnana M'Fumu avant de venir en Belgique.



Moanda. École créée par les Pères du Saint Esprit français avant 1885.

Cette mission fut reprise durant l'EIC par les Scheutistes (leur première implantation) et par les sœurs de la charité de Gand constituant l'essentiel des 8 européens présents. Moanda peut donc être considéré comme le berceau de l'enseignement au Congo.
Moanda est également un lieu de mémoire en ce qui regarde la traite des Noirs.



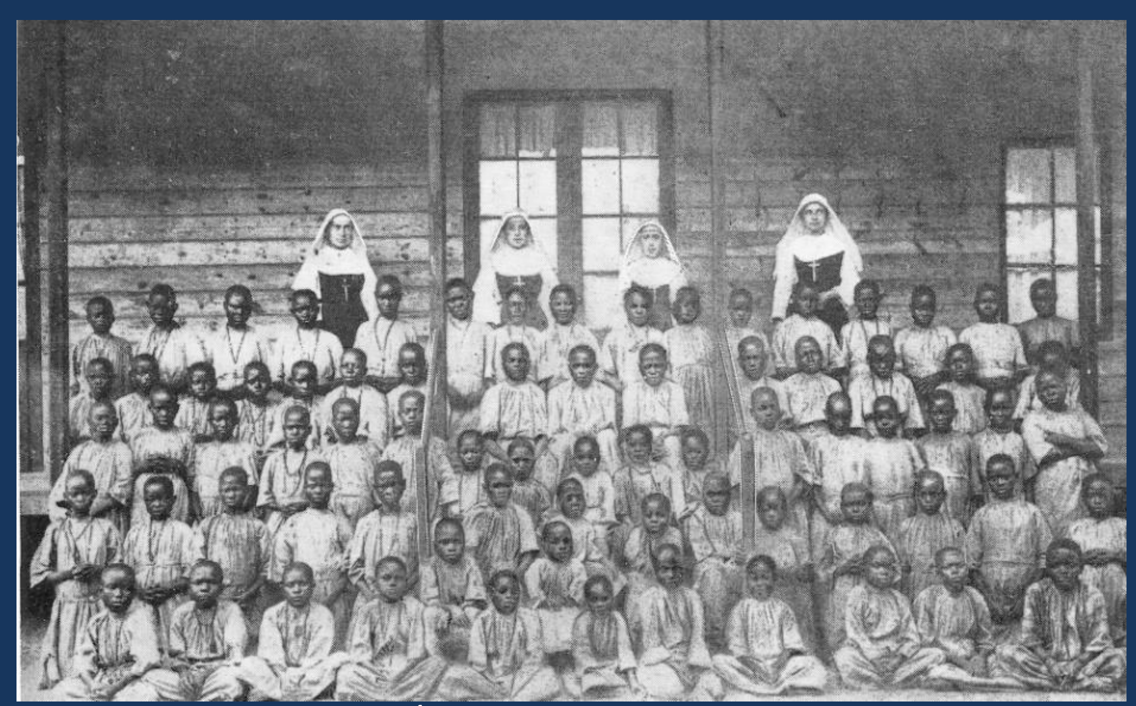
Moanda. Le Phare



Moanda. Le réfectoire de l'école des sœurs de la Charité de Gand



Moanda. La mission.



Moanda. École des sœurs de la Charité de Gand.

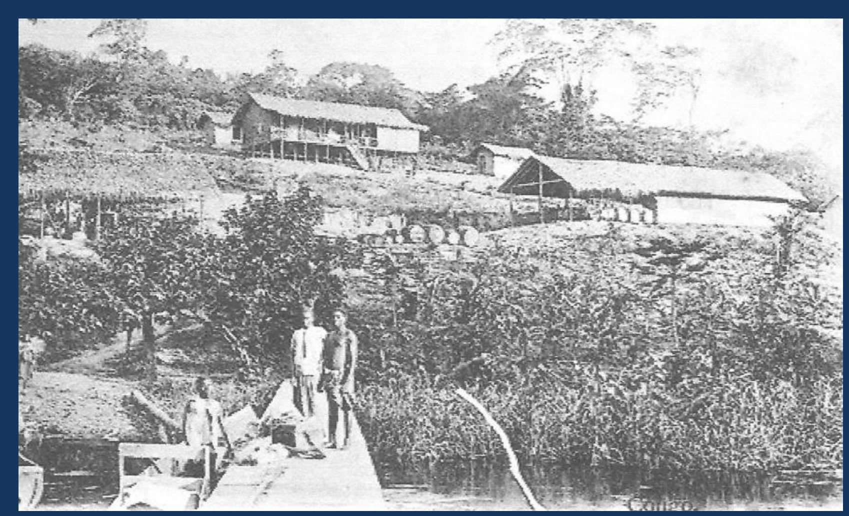
C’est par bateau qu’on quittera Banana pour remonter l’estuaire en évitant les nombreux bancs de sable d’autant plus facilement que la marine britannique a balisé les passes après que le bateau anglais « Géraldine » ait eu en 1875 un sort malheureux après s’être échoué. Les 3 matelots restés à bord pour protéger le navire et la cargaison ont été assassinés par les « *mussorongos*, des pirates noirs pilleurs d’épaves. Quelques mois plus tard, venue sur les lieux, une escadre anglaise de 6 navires commandée par l’amiral Heiwitt, a détruit, avec l’artillerie de bord, une vingtaine de
Villages de la rive droite, pendant que 150 hommes débarqués récupéraient une partie de la cargaison. (Réf. *Sint Helena Gardian*).



Végétation sur la rive entre Banana et Boma.

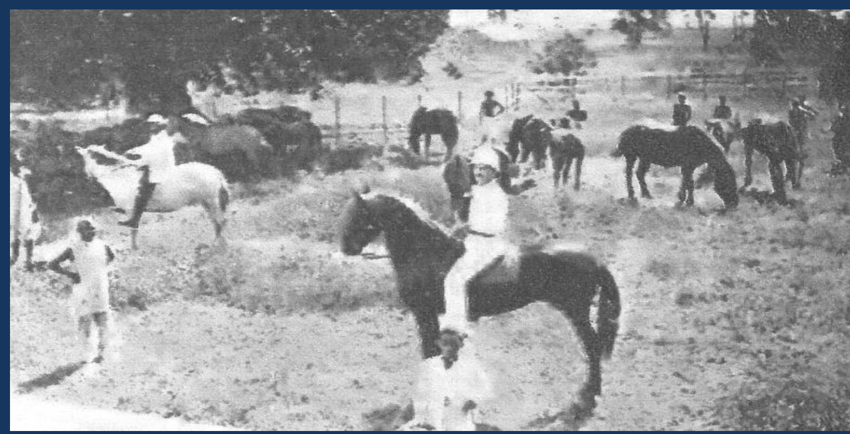
Les rives basses entre Banana et Boma sont assez monotones si ce n’est, sur une petite élévation, avant d’arriver aux grandes îles, une des dernières factoreries Avant d’arriver à Boma, le bateau va

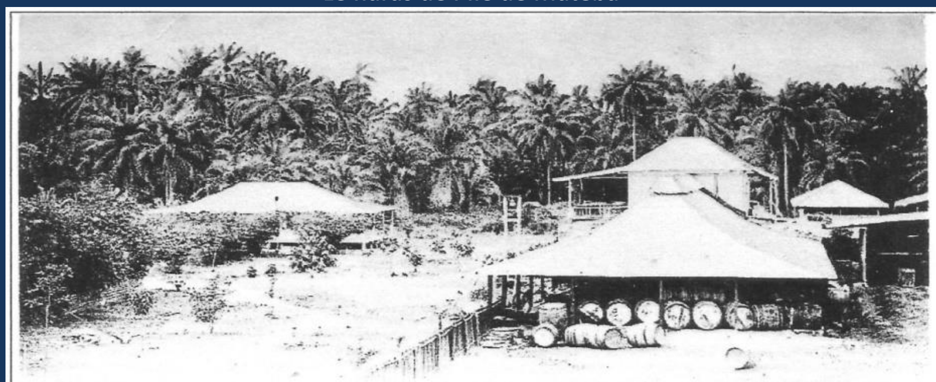
longer la plus grande île de l'estuaire.


Une des dernières factoreries en activité.

.

<u>ÎLE DE MATEBA.</u> Cette île d'une superficie d'environ 14.000 hectares a été occupée très tôt par le *Syndicat de l'île de Mateba*, la première société qui s'est implantée dans l'EIC à l'initiative de Mr. De Roubaix pour y réaliser des cultures, sans succès. Elle a été reprise par une filiale de la CCCI, la *Compagnie des produits du Congo* qui y a son siège social, qui y fait de l'élevage et est le principal fournisseur de viande pour les travailleurs du chemin de fer. On peut voir sur l'île de Mateba les premières vaches de race Dahomey introduites au Congo en 1904. Au terme de l'EIC l'élevage compte 6000 bovins. C'est sur cette île qu'a été construite la première huilerie mécanisée d'extraction d'huile de palme. 4 Expatriés sont présents sur le site.


Le haras de l'île de Mateba

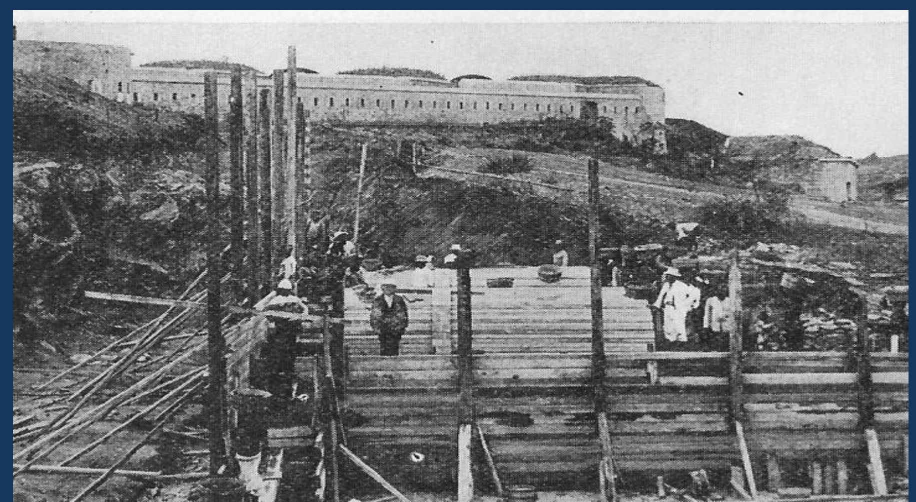

Île de Mateba. Première huilerie mécanique du Congo.



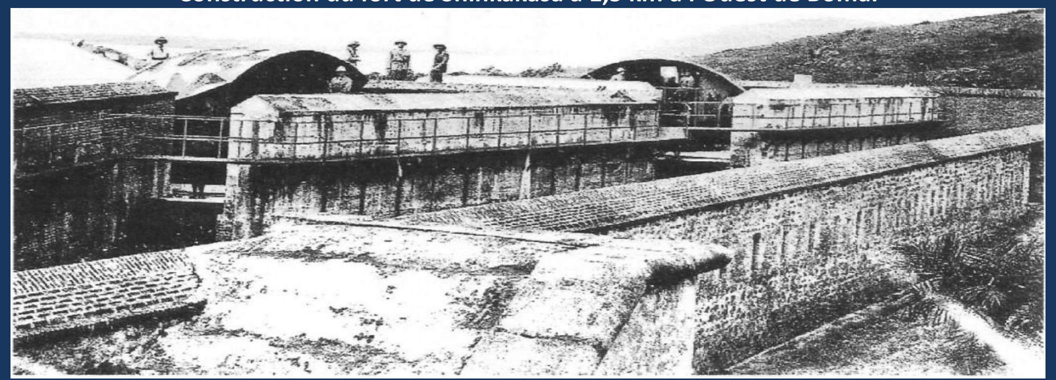
Élevage bovin de l'île de Mateba.

Lorsqu'on double l'île de Mateba, on peut voir, sur les collines de la rive gauche du fleuve, pratiquement dans les faubourgs de Boma, la masse géométrique du fort de Shinkakasa, surveillant et protégeant à la fois la capitale et la circulation sur le fleuve. Construit en béton non armé et pierres suivant les plans du général belge Brialmont le fort est occupé en permanence par 17 Européens et une garnison de 200 hommes de la Force publique, formés à l'utilisation d'une artillerie lourde comportant plusieurs canons de 160mm, susceptibles de stopper toute invasion par voie maritime.

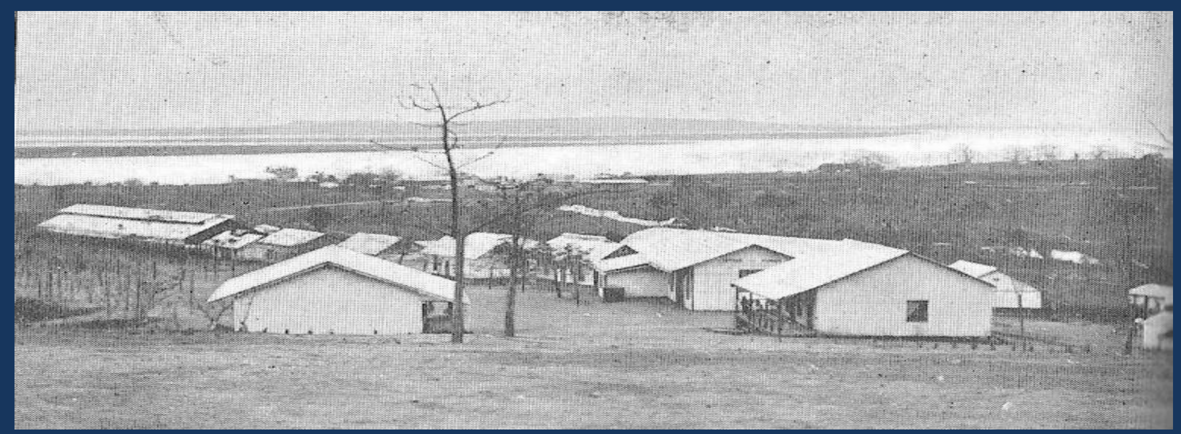
À l'origine, on redoutait un conflit avec la marine portugaise d'autant plus que la rive gauche du fleuve et certaines îles de l'estuaire appartiennent à l'Angola ; on redoutait également le soutien de la marine anglaise au Portugal, les deux pays ayant signé un traité peu de temps auparavant. Enfin, on se souvient encore de l'expédition punitive de l'escadre anglaise en 1873.



Construction du fort de Shinkakasa à 1,5 km à l'Ouest de Boma.



Les canons de 160mm du fort de Shinkakasa.

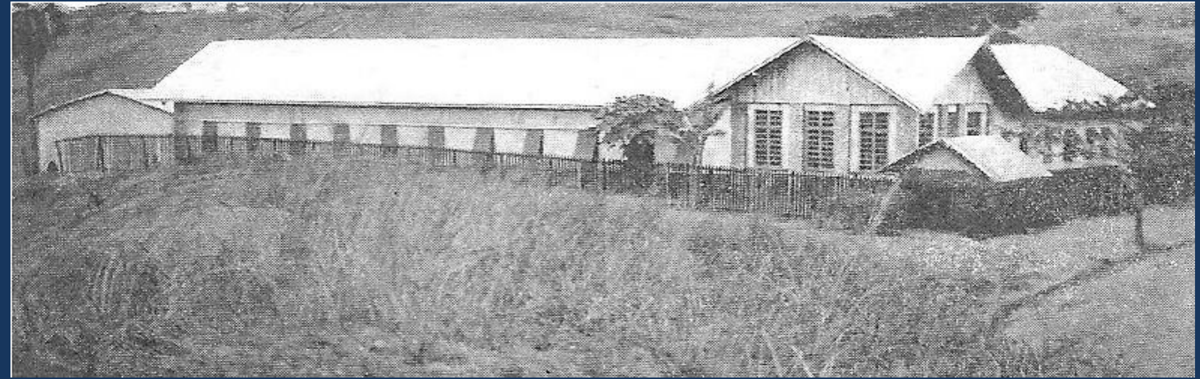

Shinkakasa. Camp de la Force publique.

BOMA. La ville de Boma qui est la capitale de l'état depuis une quinzaine d'années est la plus peuplée en ce qui regarde la population européenne (210), soit un huitième de la population européenne totale de l'EIC. Pour ce qui concerne les services on y trouve les directions générales et l'état-major de la Force publique, la résidence du gouverneur général, un bureau d'état-civil et un office notarial, un tribunal de première instance, un tribunal d'appel et un conseil de guerre ainsi qu'un établissement pénitencier.
Au point de vue santé publique il existe une station médicale, un hôpital pour indigènes avec une école d'infirmiers et un autre pour la Force publique ainsi qu'un institut vaccinogène. On y trouve également une école pour candidats sous-officiers comptables et une colonie scolaire. Les missions protestantes et catholiques y ont également des lieux de culte. L'état y a créé une école professionnelle.
On trouve dans la ville un bureau de poste, créé en 1885 et devenu un office d'échange en juin 1891. C'est également un des 4 bureaux de perception. Il existe également un service des téléphones et télégraphes en contact avec Matadi et le Haut Congo.
La ville de Boma est aussi un port de mer et le lieu d'attache du Wall, le yacht de l'EIC ainsi que le départ d'une ligne de chemin de fer vers le Mayombe.
On y exploite également un petit tramway à vapeur.
Ancien lieu d'embarquement des esclaves et ensuite d'établissement de factoreries anglaises, françaises, hollandaises et portugaises, Boma est également le chef-lieu d'un district comptant, en 1898, 248 expatriés répartis dans 12 postes et missions. On peut citer Zambi avec un camp d'instruction militaire (5) et les factoreries de Loango (5).


Boma. Sortie de l'office le dimanche. Église complètement en tôles.



Boma. Jugement au tribunal.



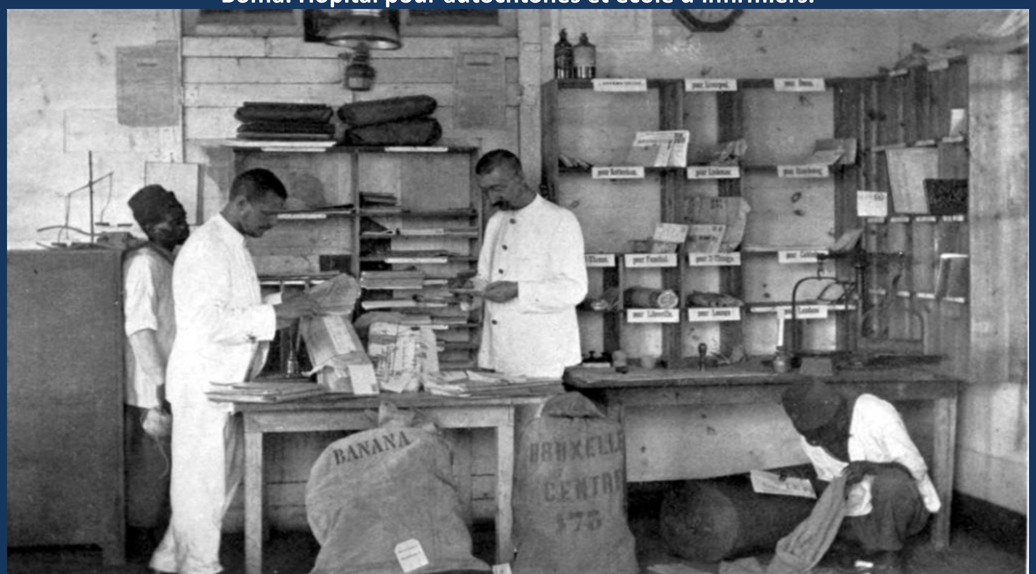
Boma. Hôpital de la Force publique



Boma. Panorama et tram à vapeur.



Boma. Hôpital pour autochtones et école d'infirmiers.



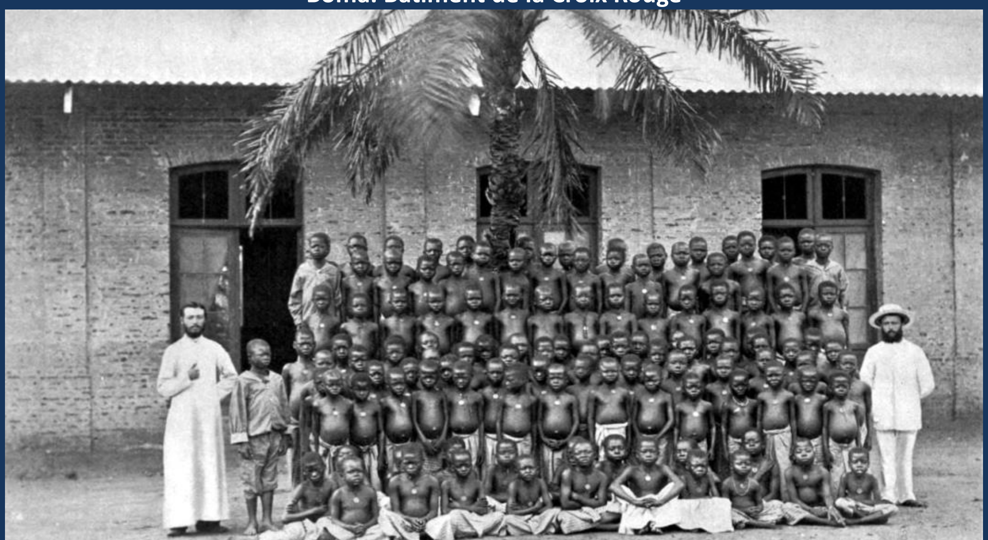
Bureau de poste de Boma.



Boma. Bureau du secrétaire général



Boma. Bâtiment de la Croix Rouge

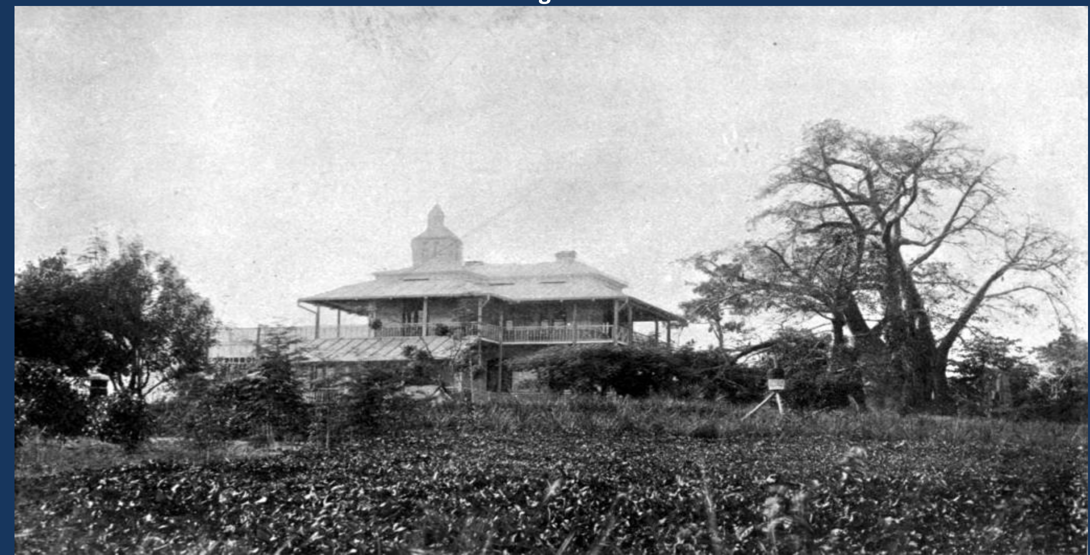


Boma. Enfants de la colonie scolaire.

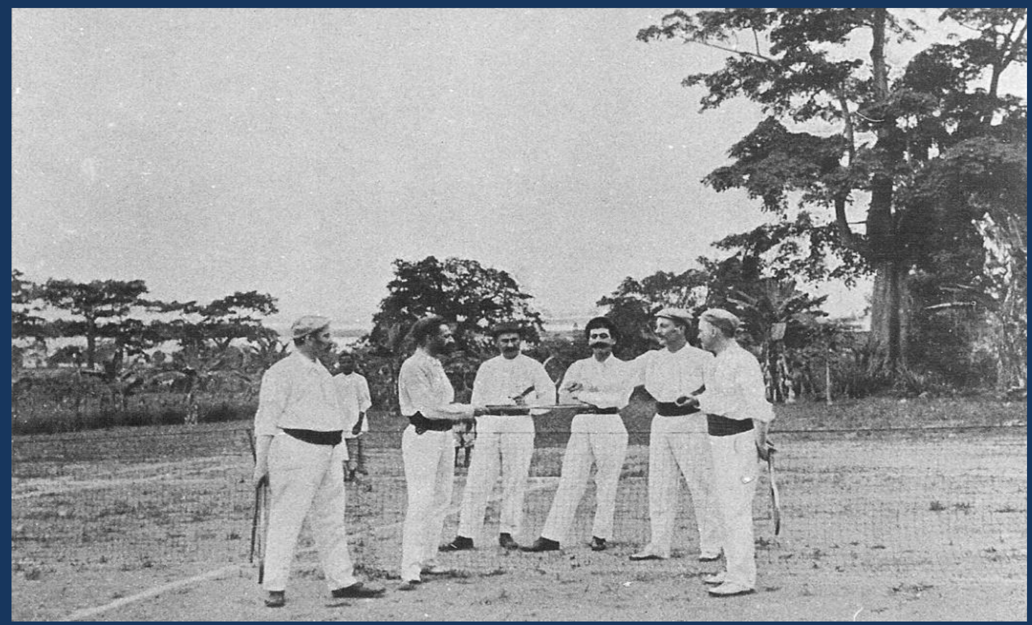


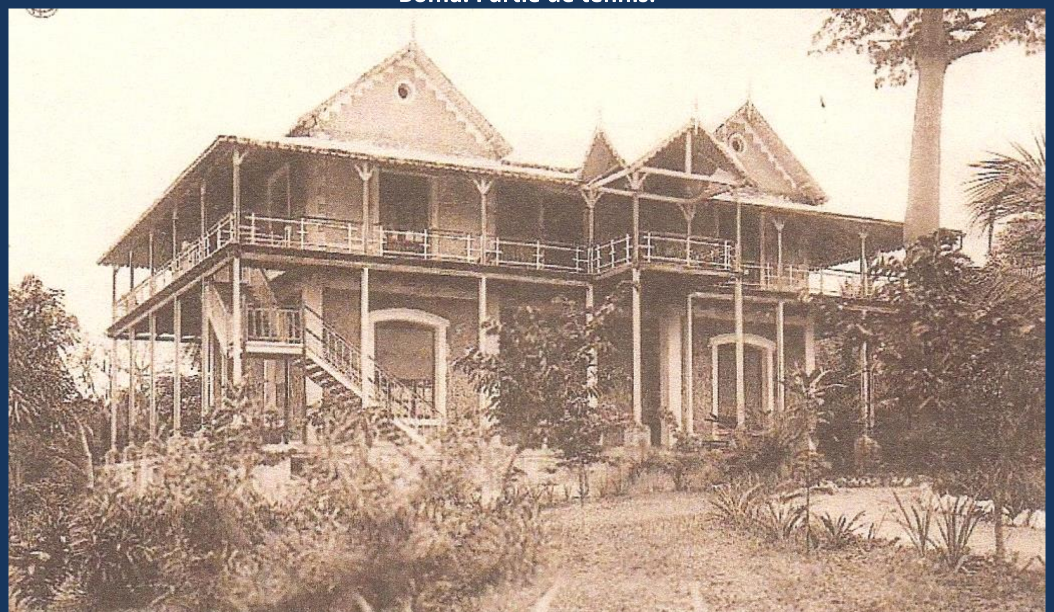
Boma. Fanfare de l'école professionnelle du gouvernement.

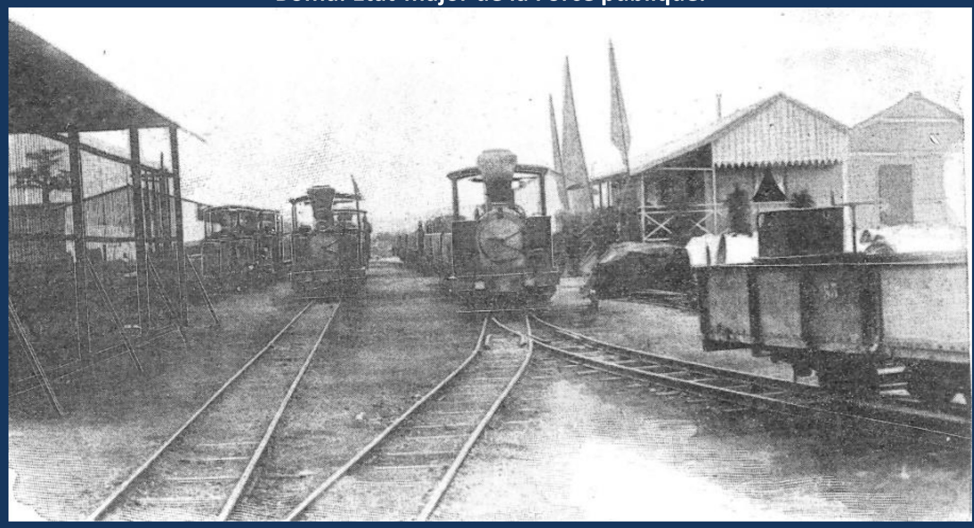

Boma. Le grand hôtel.

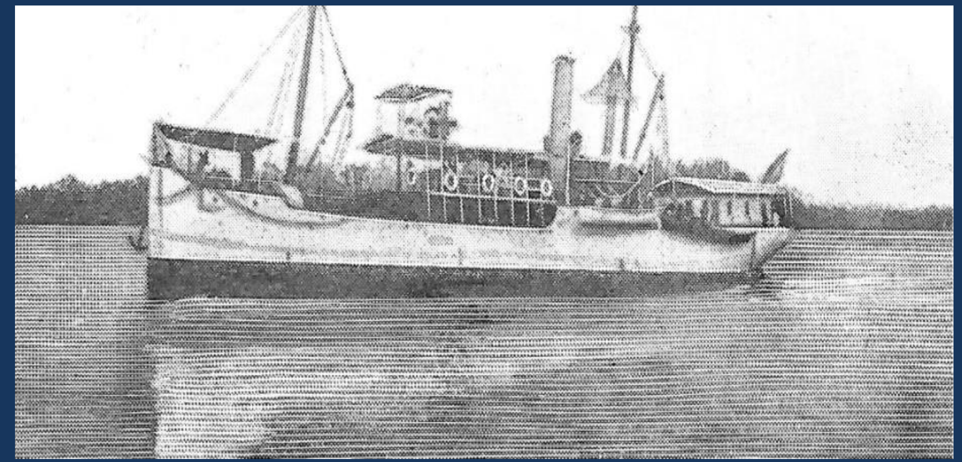

Boma. L’habitation du gouverneur général.


La forge de Boma.

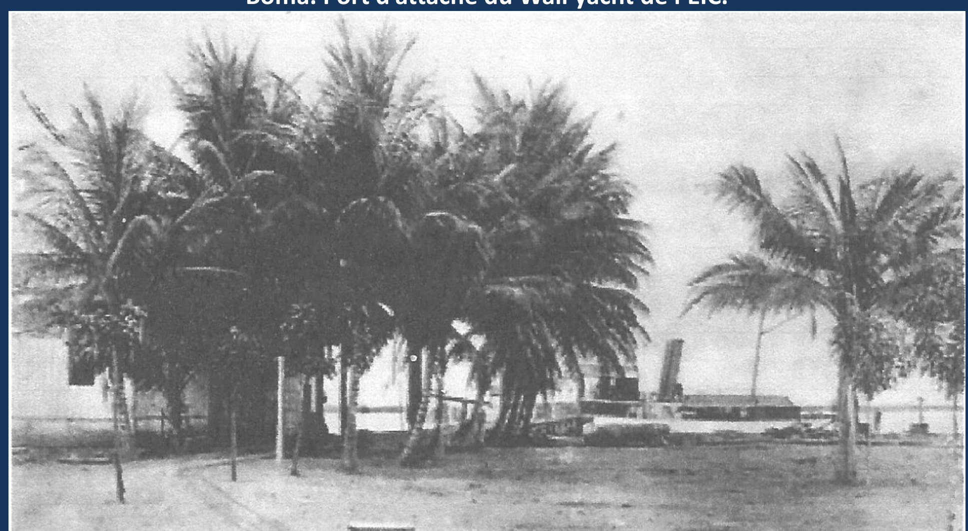

Boma. Partie de tennis.


Boma. État-major de la Force publique.


Gare de Boma.



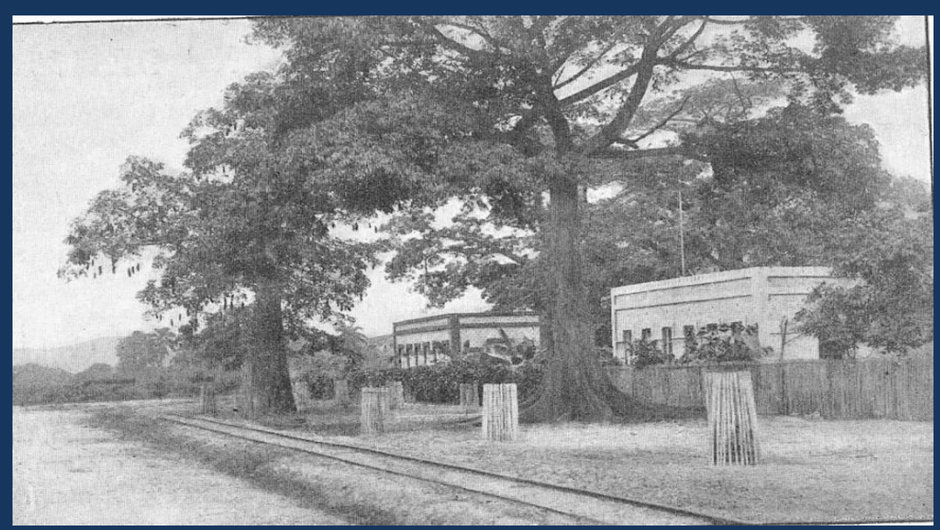
Boma. Port d'attache du Wall yacht de l'EIC.



Débarcadère de Boma.

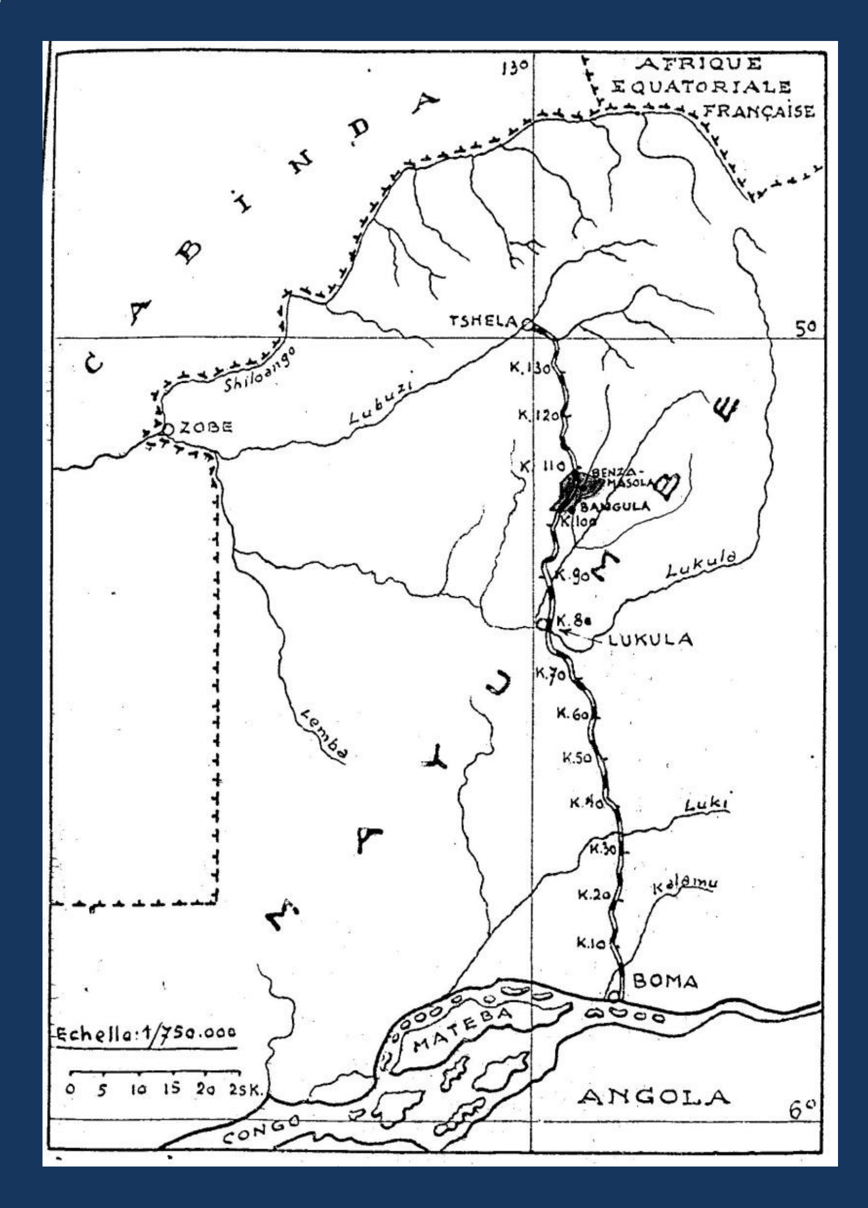


Boma. Le jardin botanique.



Rue de Boma. Habitations européennes.

Profitons de notre passage à Boma pour prendre le chemin de fer du Mayombe afin d'aller visiter la première plantation industrielle de l'EIC, l'Urselia, située à une bonne centaine de kilomètres au Nord de la capitale.



La plantation URSELIA constituée d'un bloc unique de 4.000 hectares, est traversée par une petite rivière, affluent de la Lukula, et par la ligne de chemin de fer Boma-Tshela, c'est donc une situation idéale à tous points de vue. On y trouve 600.000 cacaoyers, 80.000 palmiers, 8.000 bananiers, 800 castilloas et 12.000 hévéas non en rapport. En pépinière, 60.000 cacaoyers, 20.000 palmiers, autant de caféiers et 15.000 plantes d'ombrage sont en préparation pour des extensions.



Les cacaoyers sont plantés sous un léger ombrage forestier.



Des logements sont construits pour les travailleurs déplacés.



Les maisons pour le personnel de cadre sont construites sur piliers ; la partie inférieure, en

matériaux durs, comprend des magasins, la partie supérieure, en bois, constitue le logis du personnel. Une large barza entoure la partie supérieure sur les trois côtés exposés au soleil.



Déplacement des cadres dans la plantation au moyen de chevaux.



Les constructions, y compris l'usine, sont groupées en un seul endroit.

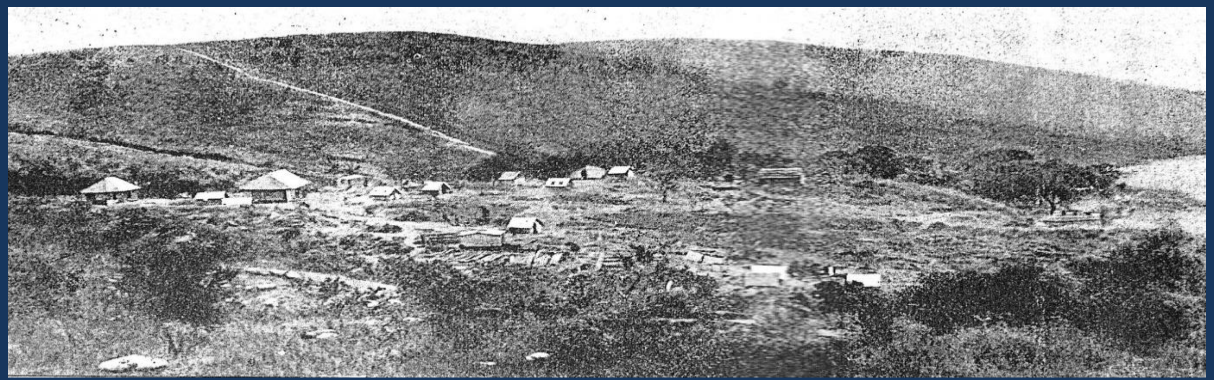


Séchage des graines de cacao



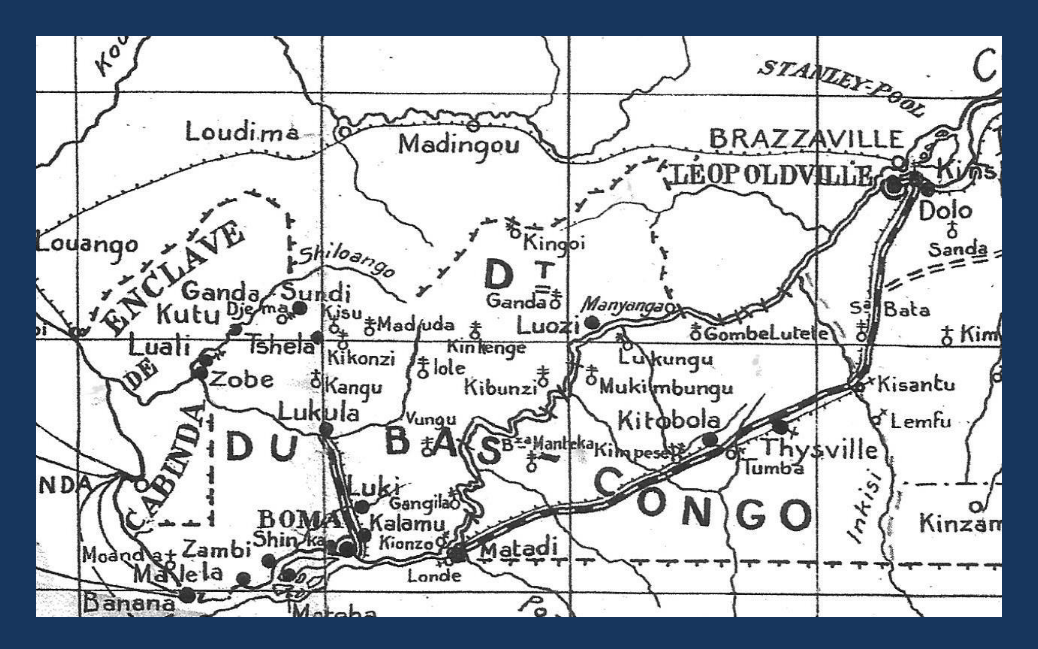
L'évacuation des productions vers Boma est facilitée par le passage de la ligne de chemin de fer dans la plantation. C'est d'ailleurs par ce chemin de fer qu'on rentrera à Boma pour prendre un bateau et rejoindre Matadi, sur la rive gauche, à l'extrémité navigable de l'estuaire.

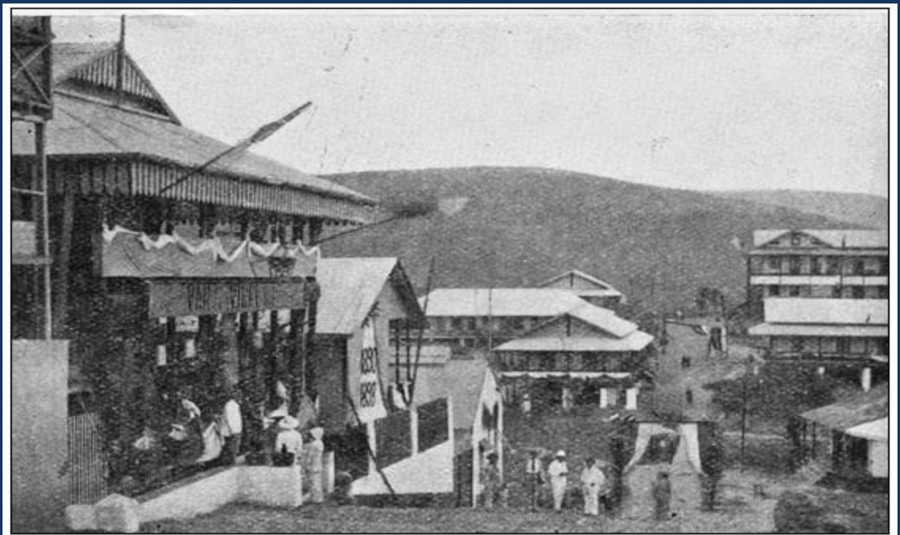
MATADI. La cité débute par un port sur le fleuve, une gare de formation derrière le port et une petite ville commerçante accrochée aux flancs de la colline. Localité très récente fondée en 1886. Il n'existait à l'époque, une quinzaine d'années plus tôt, qu'un débarcadère, quelques hangars et logements sommaires car c'était le point de départ des nombreuses caravanes vers le Haut Congo et celui d'arrivée pour celles en provenance des hautes terres. La ville actuelle doit son développement à la création et à la construction du chemin de fer Matadi-Léopoldville (1890-1898) et au développement concomitant du port pour recevoir les bateaux de haute mer.
Avant 1898, tous les expatriés à destination du Haut-Congo prenaient dans ce lieu la route des caravanes et rejoignaient à pied, par étapes, le Stanley-Pool, 350 Km plus loin.



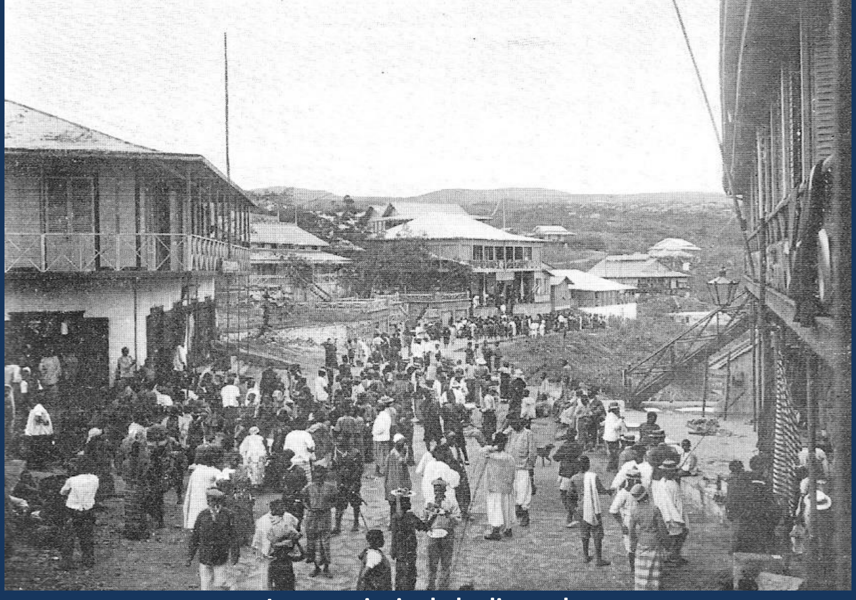
Vue de Matadi vers 1890 lorsque Conrad y est passé en route vers le Stanley-Pool.

Au seuil du XXe siècle, la ville de Matadi abrite 64 expatriés et est devenue le chef-lieu d'un district de même nom comptant 374 Européens répartis dans 19 stations. On y trouve un tribunal territorial, un conseil de guerre, un bureau d'état-civil, un office notarial, une station médicale, un bureau du télégraphe et du téléphone, un bureau des postes (créé en 1886 comme bureau de perception ; en 1891 chargé également du courrier d'outre-mer) et un poste fiscal ; les missions protestantes et catholiques, la tête de ligne du chemin de fer Matadi-Léopoldville, et, à Kikanda, un hôpital destiné au personnel du chemin de fer et également, … une bibliothèque !





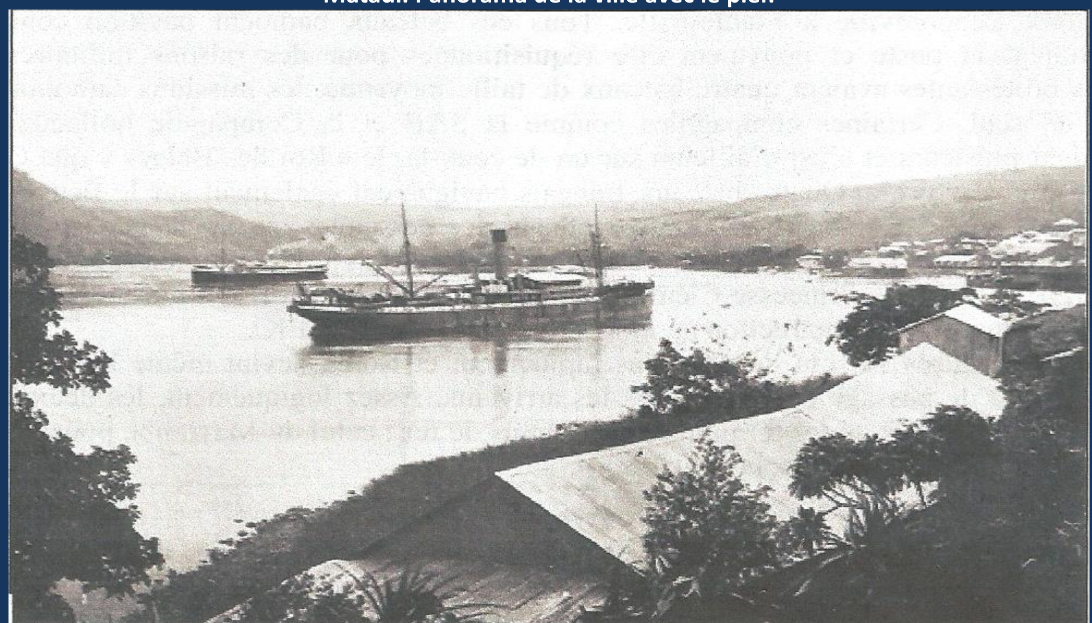

La rue principale de Matadi



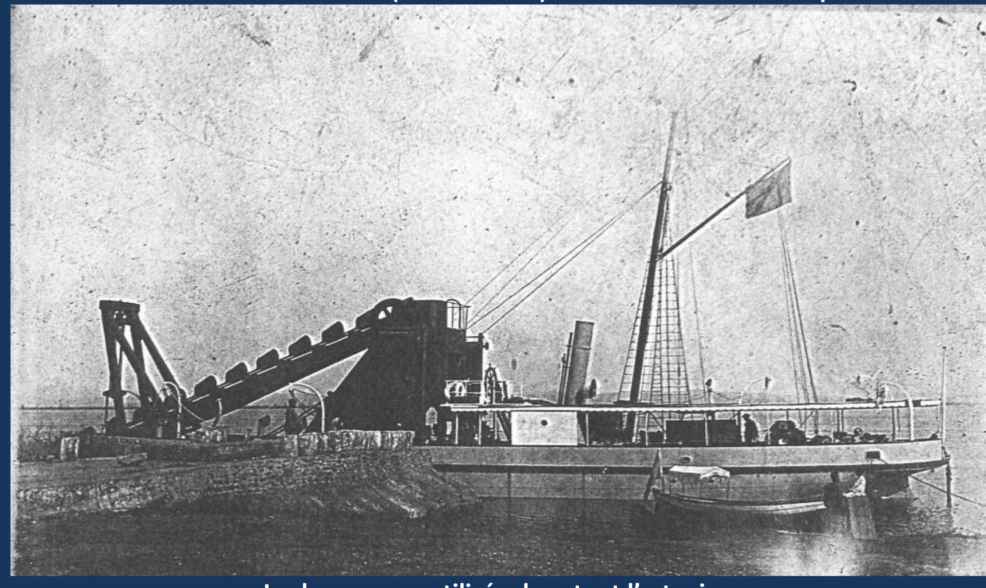
La rue principale le dimanche



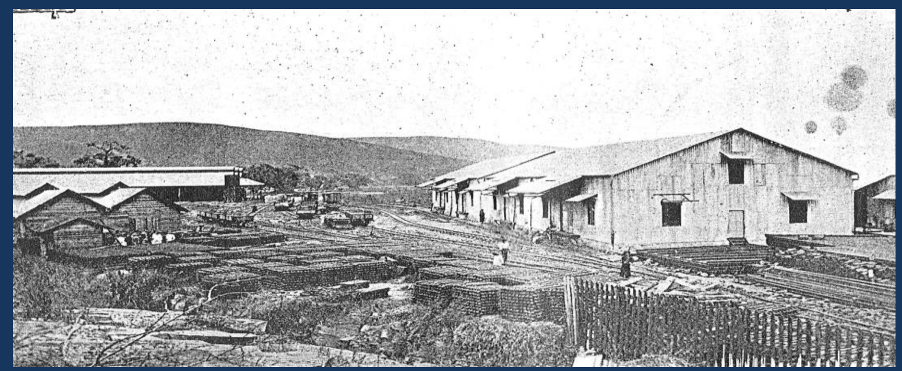
Matadi. Panorama de la ville avec le pier.

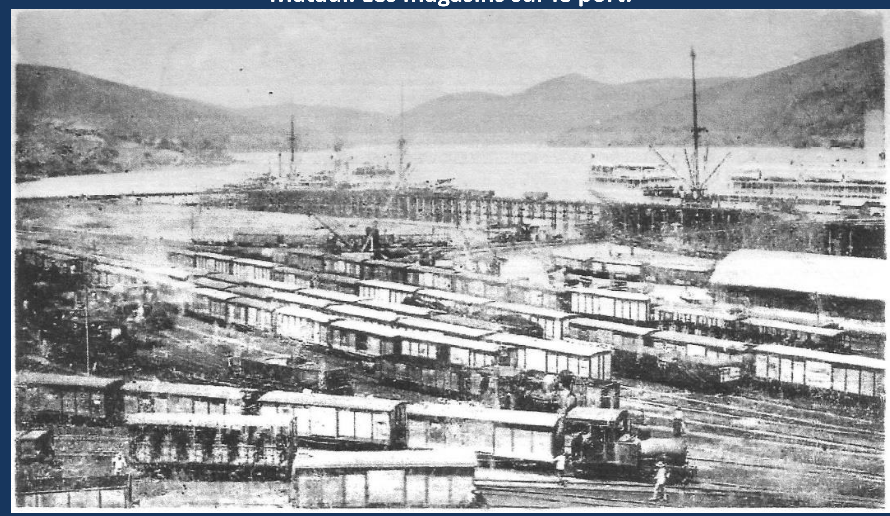


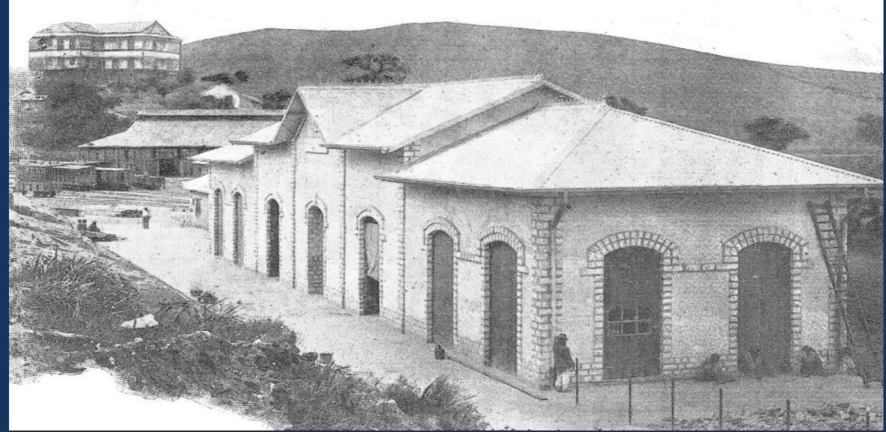
Matadi. Bateau de mer (le Vlanderen) attendant d'accoster au pier.



La drague sera utilisée dans tout l'estuaire.


Matadi. Les magasins sur le port.


Matadi. La gare de formation


Gare de Matadi.


Matadi. Bibliothèque.

On va quitter Matadi par le train à destination de Léopoldville sur le Stanley Pool, mais avant de

partir, on va acheter le premier journal du Congo, *Le Petit Congolais*, édité à Matadi sur les presses de la Compagnie du chemin de fer et vendu 1 Fr l'exemplaire au profit des familles des personnes décédées durant la construction. Cela fera de la lecture durant le trajet qui va durer deux jours, avec un arrêt et logement à Thysville, si tout se passe bien.

No 5. — Dimanche 27 Mars 1898. Journal bi-mensuel.

LE PETIT CONGOLAIS

Adresser les communications à la Rédaction du " Petit Congolais „ Poste Restante, Matadi.

Il y a 113 ans

Le premier journal au Congo.

Nous avons la bonne fortune, grâce à l'obligeance d'un petit fils du fondateur de publier la première page d'un numéro du « Petit Congolais ».
Ce journal a été fondé au Congo en 1898 et le but en était de créer un lien de solidarité entre les Belges résidant au Congo. Le tirage était de 100 à 150 exemplaires et le journal était vendu 1 franc le numéro. Cette somme était consacrée à donner un secours immédiat aux familles des agents décédés au Congo. La rédaction, l'impression etc. étaient assumées gratuitement par quelques amis dévoués qui ne ménageaient pas leurs peines pour mener à bien cette œuvre. Le créateur-fondateur du journal était R. Devroye rédacteur en chef, les rédacteurs étaient A. Cerf, E. Schoofs, de Baway et Goelinck. Le papier, la presse etc. étaient fournis gratuitement par la Compagnie du Chemin de fer du Congo qui voulait aussi s'associer à cette œuvre.

* *

Actualité

Chemin de Fer

M. le Major Thys, administrateur général de la Compagnie du Chemin de fer, dans le rapport de son voyage au Continent noir, parle longuement des habitations des blancs et des noirs. Toujours soucieux du bien-être de ses agents, il a examiné la question, avec sa compétence habituelle, et son désir s'affirme de doter son personnel de logis agréables et sains.

Nous lisons: « Nous voudrions faire mieux, non seulement à Matadi, mais sur toute l'étendue de la ligne, en mettant à la disposition de chacun de nos agents et, pour commencer, à la disposition des plus méritants, une petite maison avec un jardinet. L'indépendance de l'habitation, toujours agréable, est peut-être plus précieuse encore sous les tropiques.

En effet, quelle grande facilité d'acclimatation si, au lieu de la vie presque en commun, l'agent pouvait se créer un intérieur qui le retienne chez lui, une maisonnette qu'il aurait à cœur d'entretenir et d'arranger, car une sorte d'émulation s'y mettrait aussi: on rivaliserait de propreté, de goût, de coquetterie et l'on resterait un peu plus chez soi.

« Le Noir, pas plus que le Blanc, disait-il encore, n'aime l'habitation en commun ». Partant de ce principe, il se propose aussi d'élever un vrai village pour le personnel noir, un village propre, bien aligné, bien distribué, où tous les travailleurs auraient part au soleil, à l'air, à la lumière..., à la vie.

Nous aimons aussi, pour répondre à certaine presse qui accuse les blancs de cruauté envers les noirs, de les maltraiter, de citer cet autre passage de l'excellent rapport de M. Thys.

« Les rapports entre blancs et noirs sont excellents, les châtiments corporels sont strictement défendus, et quand un agent inférieur frappe un noir, il est déféré à la justice. Le cas ne se présente d'ailleurs, pour ainsi dire, jamais. »

Nous terminons:

L'assemblée générale des actionnaires, sur la proposition de son président, a tenu avant de se séparer, à voter un respectueux hommage de reconnaissance et d'admiration au R. P. d'Hooghe, curé de Matadi, à tous ces bons pères qui portent sur nos chantiers les paroles de paix et de consolation, et surtout, surtout, aux bonnes sœurs de l'Hôpital de Kikanda, toujours prêtes à soigner nos camarades avec un zèle, un dévouement, une patience que bien peu de nous, des hommes, pourraient montrer en de telles circonstances!

Nous serons l'interprète de tous en associant nos modestes remerciements à ceux formulés par une réunion d'hommes d'élite.

Boul-y-Koko.

Nos Congolais

Venue des îles Seychelles ou d'ailleurs peu importe; d'abord matelot, puis charpentier à Zanzibar, a, au début de la construction du Chemin de fer du Congo, amené à travers le continent noir un contingent de travailleurs.

Engagé en 1890 à la Compagnie, l'humble fonction d'infirmier, toute de dévouement, lui fut dévolue. Il la remplit à l'entière satisfaction de tous. Aujourd'hui factorien à Matadi, où il exerce gracieusement les fonctions d'interprète, Desrubin, toujours bon, serviable sans prétentions, mérita les sympathies de la population.

Ajoutons que c'est chez lui, à l'heure de l'absinthe, qu'a été conçue l'idée d'un journal africain *Le Petit Congolais*, qui lui souhaite bonne chance.

THIAMA.

Bulletin Météo-orologique

Mon Bickchief en rédaction vient de me donner un savon! mais un de ces savons! à me faire dresser les cheveux (ne riez pas, amis lecteurs, il y a de la place pour en avoir, et mon rédac-chef me promet une perruque à la Bruxelloise, ou à la Liégeoise pour ne pas faire de jaloux!) Et le motif de ce savon, se demande-t-on? Je suis arrivé au comité sans copie... Ma flemme, une épouvantable flemme, m'a empêché de monter à notre observatoire, par conséquent: renseignements? néant. — Nos lecteurs m'excuseront, je n'en doute pas, surtout que je leur promets, pour un prochain numéro des renseignements qui pourront peut-être se réaliser un jour.

IREC.

Echos de traversée N° II

A mon ami V. F.

Tu était seul, il faisait noir,
Tu étais seul, dis, hier au soir,
Et devant la mer sombre
Tu pleurais, seul, dans l'ombre,
Frère d'exil... ! Pourquoi ?
Oubliais-tu déjà, qu'ici
Battait pour toi un cœur d'ami ?
Que sous le ciel sans lune,
Dans cette froide brume,
J'étais là, près de toi ?
Ou bien songeais-tu que là-bas
Sur le sol qu'on n'oublie pas,
Il y avait un être,
Songeant alors, peut-être
" M'aime-t-il comme moi » ?
Ou bien pensais-tu hier au soir,
Que deux ans, c'est long sans revoir
Ta famille, ta mère,
Ton amie si chère.
Qu'ils sont trop loin de toi ?
Victor, comme espoir de retour,
J'ai vu ce matin tour à tour,
Deux jeunes hirondelles,
Messagères fidèles.
Frère, espère avec moi !

MELIS

Mouvement d'Agents vers l'intérieur

MM. Dhondt, Tahuraut-Meyer, Damen, Paulus, Levin, Dean, Anderson, Mostural, Léocraudael, Hière, Desagher, Léonard, Pilon, Tertzweil, House Clarcke, Garrel, Baumgardner, Winandy, Dancot, Sacré, Streitz, Jorgenson.

Vers Boma ou l'Europe :

MM. Baudrahaye, Follum, Leclercq, Opellier, Allard, Tackeny, Capela, Martino, Pohet, Becquet, Garrino, Lefèbre, De Blende, Unbless, Dubois, Beirlain, Tongiat.

MAKILIKA

CHRONIQUE

Nous apprenons que Monsieur Lapeine va installer une laiterie à Matadi. Elle serait placée dans les batiments du Zaïre.

Le bout du rail est à N'Dolo (voir notre supplément).

On nous annonce l'arrivée d'un consul français à Matadi.

Messieurs Trécaut, frères, commerçants à Loango, vont bientôt installer un comptoir commercial en notre ville.

Rebaudissez-vous et réjouissez-vous, mes frères, on a réparé l'égoût en face de la Belgika, on peut maintenant passer sans crainte de faire une chute.

Monsieur J. Finet, l'ex-sympathique agent (gérant) de la factorerie des Produits Végétaux, nous est revenu; il exerce à bord du Coomassie la fonction de Commissaire du bord.

« L'Alima » steamer français coulé à l'embouchure du Pool ne pourra plus être renfloué.

La mission « Marchand » se trouve actuellement à Fachoda.

Le s.s. Boma et Etiopia san arrivés dans le port de Matadi, ce dernier quoique steamer irrégulier a apporté un courrier.

LA BIERE

Il est d'usage banal, en présentant aux lecteurs un sujet nouveau, de dire qu'il comble une lacune. Loin de moi pareille prétention. Mon but est de mettre en lumière un de nos plus importants articles de consommations, notre *Pain liquide*, la Bière.

Chez les peuples du Nord, la nature et le climat semblent imposer la bière comme boisson par excellence. Les productions du sol et les mœurs du peuple qui l'habite en font pour ces régions froides une liqueur nationale, boissons des fêtes, passe-temps des heures oisives, délices des travailleurs, nectar des ivrognes.

Tous ces robustes enfants allemands, anglais, belges et français du Nord s'abreuvent largement de la bonne liqueur.

Les avantages que peut présenter l'usage de la bière dans le régime alimentaire journalier est connu, témoin cette appréciation, dont le lecteur bénévole daignera excuser le réalisme en faveur de son exactitude:

La bière me plait, n'a point un goût acide
La liqueur offre à l'œil une clarté limpide;
Faite de grains bien mûrs, meilleure en [vieillissant,
Elle ne charge point l'estomac faiblissant;
Elle apaise l'humeur, dans les veines [serpente
De longs ruisseaux de sang, nourrit la [chair, augmente
La force et l'embonpoint, des eaux accroit [les cours
Et des flancs dilatés arrondit les contours.

Je développerai la question de son usage au Congo au prochain numéro.

VIN D'ORGE.

Contre les piqures des serpents

Le moyen reconnu comme le plus efficace est assez bisarre. Poser une forte ligature au dessus de la plaie, et au moyen de vins et de liqueurs fortes, tenir le patient dans un état constant d'ivresse pendant au moins 24 heures.

N. D. L. R. — Prière à nos lecteurs de ne pas voir dans l'article ci-dessus une invitation à se faire mordre par un de ces reptiles.

MAC-HOSSAU

CUISINE

Gâteau au vermicelle

Il arrive parfois que l'on est très embarrassé pour faire quelque chose d'extra, lorsque l'on reçoit quelqu'un à l'improviste; voici la recette d'un dessert qui a l'avantage d'être vite préparé et pas mauvais du tout.

Faire bouillir 3/4 lait, 1/4 eau, sucrer convenablement, et ajouter un peu de vanille. Retirer du feu et mettre du vermicelle, cassé menu, en ayant soin de tourner très fort, remettre sur feu doux jusqu'à ce que l'on ait obtenu une pâte assez épaisse. Verser sur une assiette avec une fourchette, donner à cette pâte une forme de gâteau et garnir avec une tine de fruits (Pour éviter que la fourchette n'adhère à la pâte, la tremper préalablement dans le jus de la tine de fruits).

ONCLE COOK.

Matadi, le 27 mars 1898

Supplément du "Petit Congolais„

Pose du dernier rail !

L'œuvre gigantesque est enfin terminée. Hommage à nos ingénieurs, à leurs collaborateurs, à tous enfin ! Car tous y ont mis la meilleure partie de leur être. Honneur à M. le major Thys, le promoteur de ce travail génial ! Honneur à ses directeurs en Afrique ? Si bien des obstacles se sont présentés, la ténacité et la volonté ont eu raison de toutes les difficultés.

Donc le dernier rail est posé et c'est à Monsieur Goffin, notre éminent directeur à qui incombe l'honneur de sceller ce dernier tronçon.

C'est à la cumulée 388.500 que s'arrête la ligne.

Toutes les autorités se trouvaient là. (Elles sont malheureusement restreintes en Afrique).

C'est simple et empoignant à la fois. Pourrions-nous dépeindre tout ce qu'un cœur vraiment patriote ressent en voyant l'accomplissement de cette merveille que nous nommons : « Le chemin de fer au Congo ».

Les sacrifices qu'à coûté cette ligne ferrée, l'abnégation dont ont fait preuve tous ceux qui ont contribué à la réalisation de cette noble pensée, tous, méritent, et tous sont heureux du travail accompli Le but rêvé est il atteint !

LOUSSALA

* * *

Il est 10 h. 1/2, bien exactement; 21 coups de canons éclatent, et la machine arrive, ornée de drapeaux belges et congolais; elle traine à sa remorque deux wagons de matériel, et est conduite par M. Cito, le courageux ingénieur, chef du service de la superstructure.

Monsieur le directeur Goffin, l'infatigable M. Paulissen, ingénieur chef du service de l'infrastructure, Monsieur Cole, chef du service des études, l'indomptable que rien ne rebute. Messieurs Aymonc, Cerckel, Lechert, ingénieurs, chefs de section.

Sur une invitation spéciale de M. Goffin, Monseigneur Augouard, évêque du Congo français, les R. P. Dauphin, De Vos, Barth. Monsieur Greshoff, directeur de la Handelsvenootschap (le doyen des Européens au Congo); Monsieur De Florennes, directeur des magasins généraux. Monsieur Castreuil de la S. A. B. assistaient à la cérémonie.

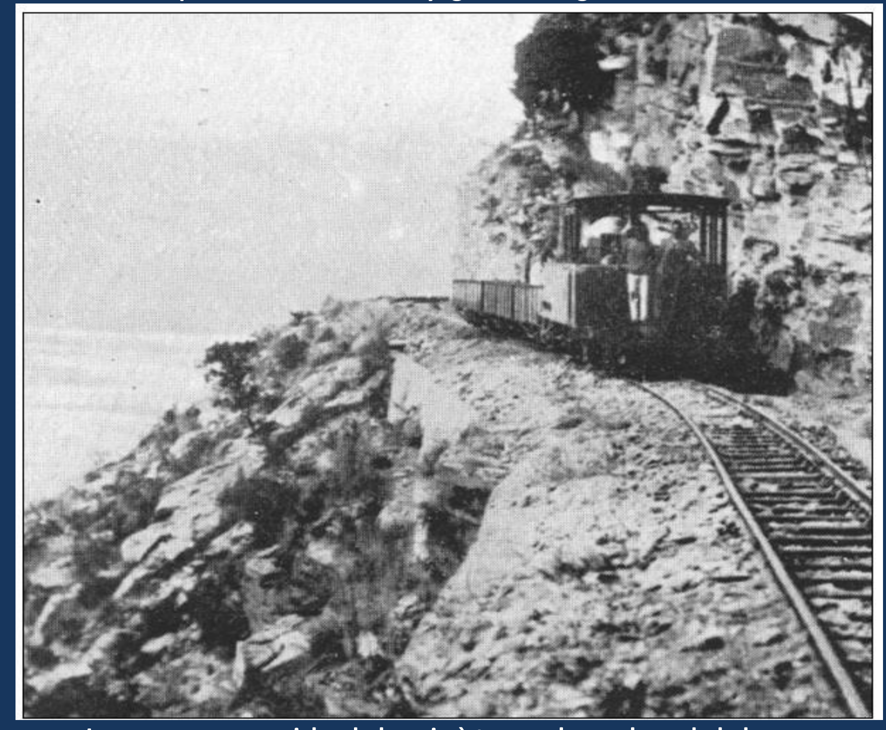
Monsieur Costermans, commissaire général du district du Stanley-Pool honorait aussi de sa présence la fête du travail.

Les docteurs Villa (consul d'Italie) et Belluaid, tous deux médecins de la compagnie; Enfin Messieurs Gérôme(le plus ancien des chefs de travaux). Sévérina (conducteur), Laurent, Dossy et Herdies, chefs de travaux et Messieurs Rohner, Speek, De Vroye, Hanssens et Bleyfus, comptables; Monsieur Lossignol, le vail-

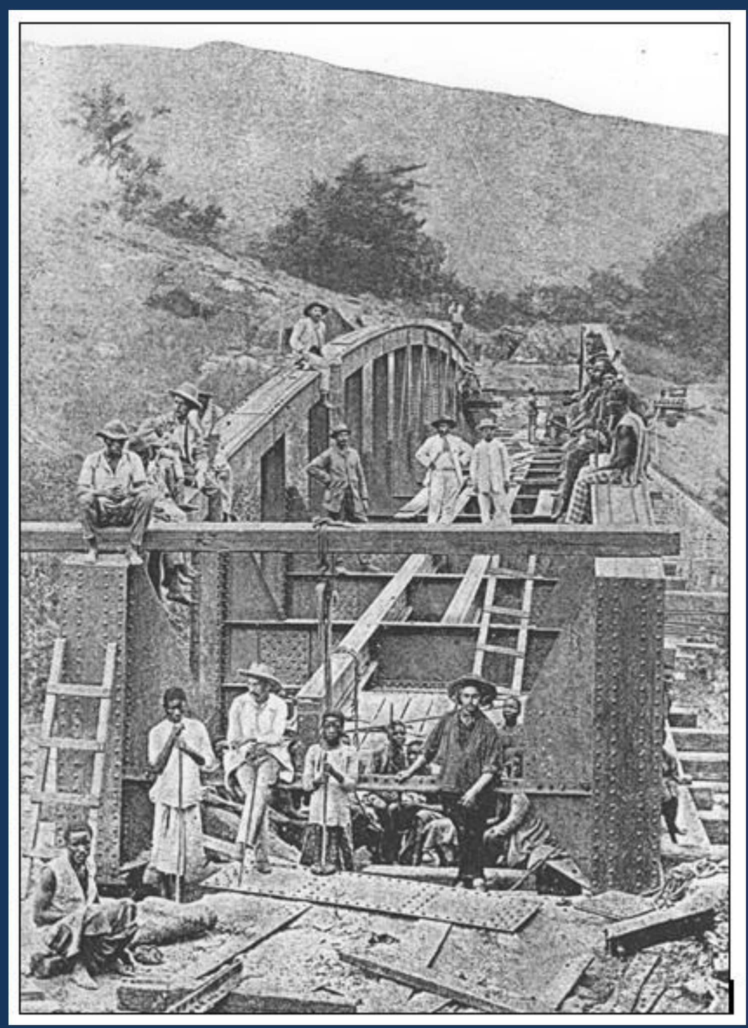
La station de Thysville se trouve à peu près à mi-chemin entre Matadi et Léopoldville. Elle doit son existence au chemin de fer qui y a construit ses ateliers de construction et de réparation du matériel ; elle le doit également à l'obligation de la construction d'une infrastructure hôtelière pour la halte obligatoire des passagers en transit vers le Haut Congo.
Comme dans la plupart des gares intermédiaires la voie unique y est multipliée pour faciliter les croisements entre les convois montants et descendants.
Même si la lenteur des trains est problématique et si le fret transporté n'est pas exceptionnel, l'ouverture de ce trafic a supprimé totalement le portage humain entre le Haut et le Bas Congo et a stimulé la création de nouvelles compagnies dans tout le pays. La lenteur du convoi permet au voyageur d'apprécier, au départ de Matadi, l'audace du constructeur qui a forcé un passage en corniche à travers les rochers des berges du fleuve et son savoir-faire dans le franchissement de la M'Poso sur un pont métallique de 60 mètres reposant sur trois travée, avant la montée sinueuse vers le mont Palabala où se trouve une mission protestante suédoise. Ces travaux du génie–civil vont l'émerveiller jusqu'à Tumba, chef-lieu d'un quatrième district, celui des Cataractes.



Départ d'un convoi de voyageurs de la gare de Matadi.



Le passage en corniche de la voie à travers les rochers de la berge.

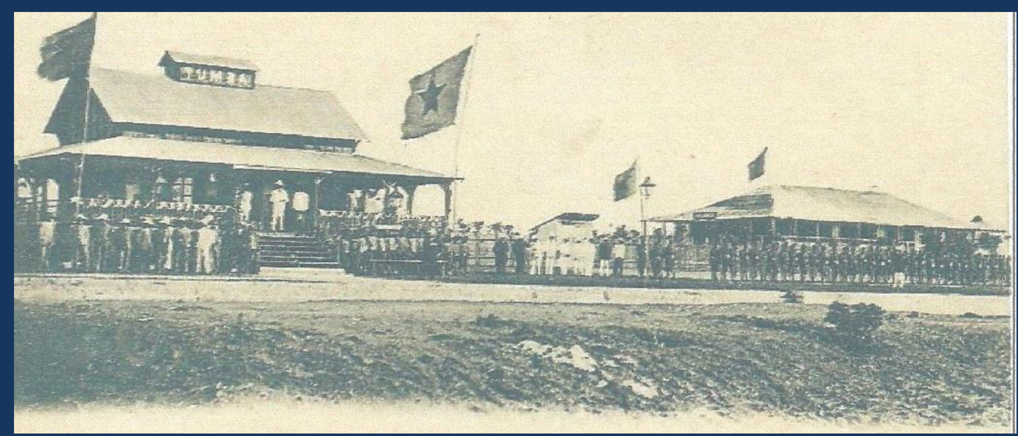


Construction du pont de la M'Poso.



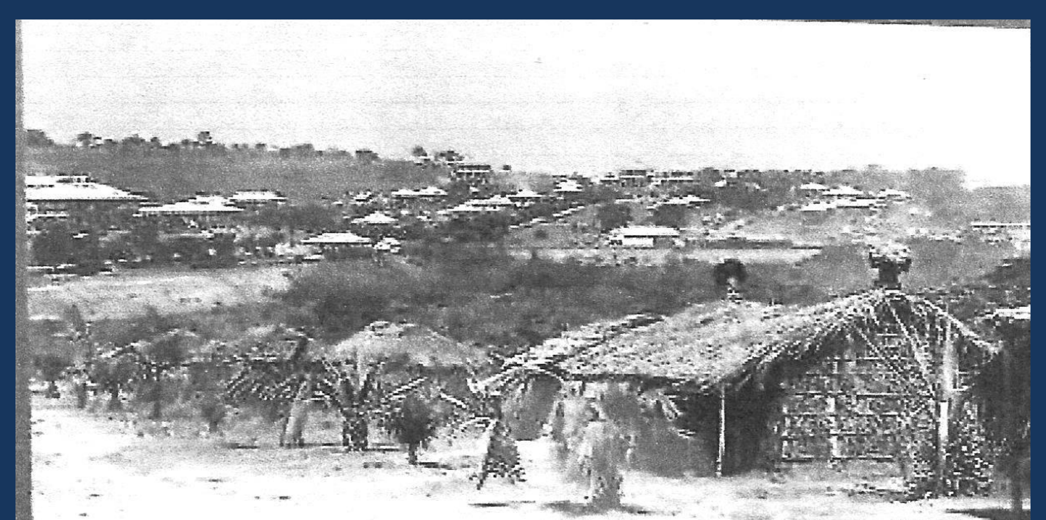
Mission protestante suédoise de Palabala. Bâtiment préfabriqué.

<u>TUMBA.</u> (25) est le chef-lieu d'un district à faible population expatriée (81) au début du XXe siècle.

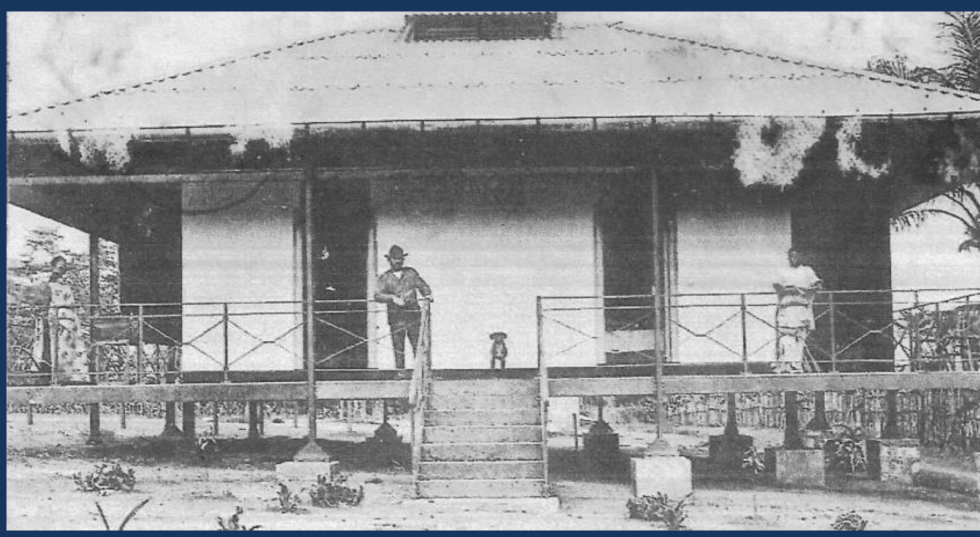


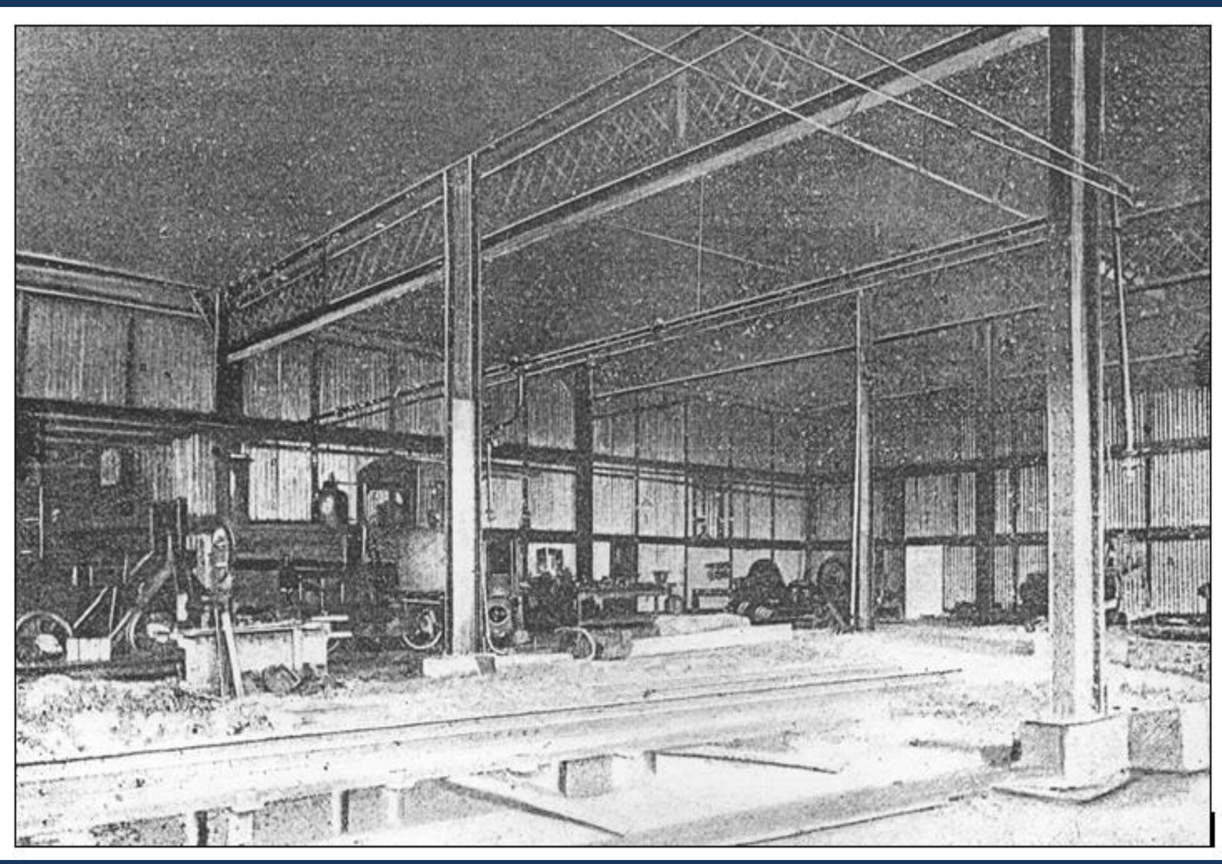
Gare de Tumba

On y trouve néanmoins un bureau postal (créé en 1891 sous le nom de cataracte, sous perception), un bureau d'état-civil, une station médicale, un poste fiscal, un conseil de guerre, un bureau du télégraphe et du téléphone, un office notarial et une station de chemin de fer.

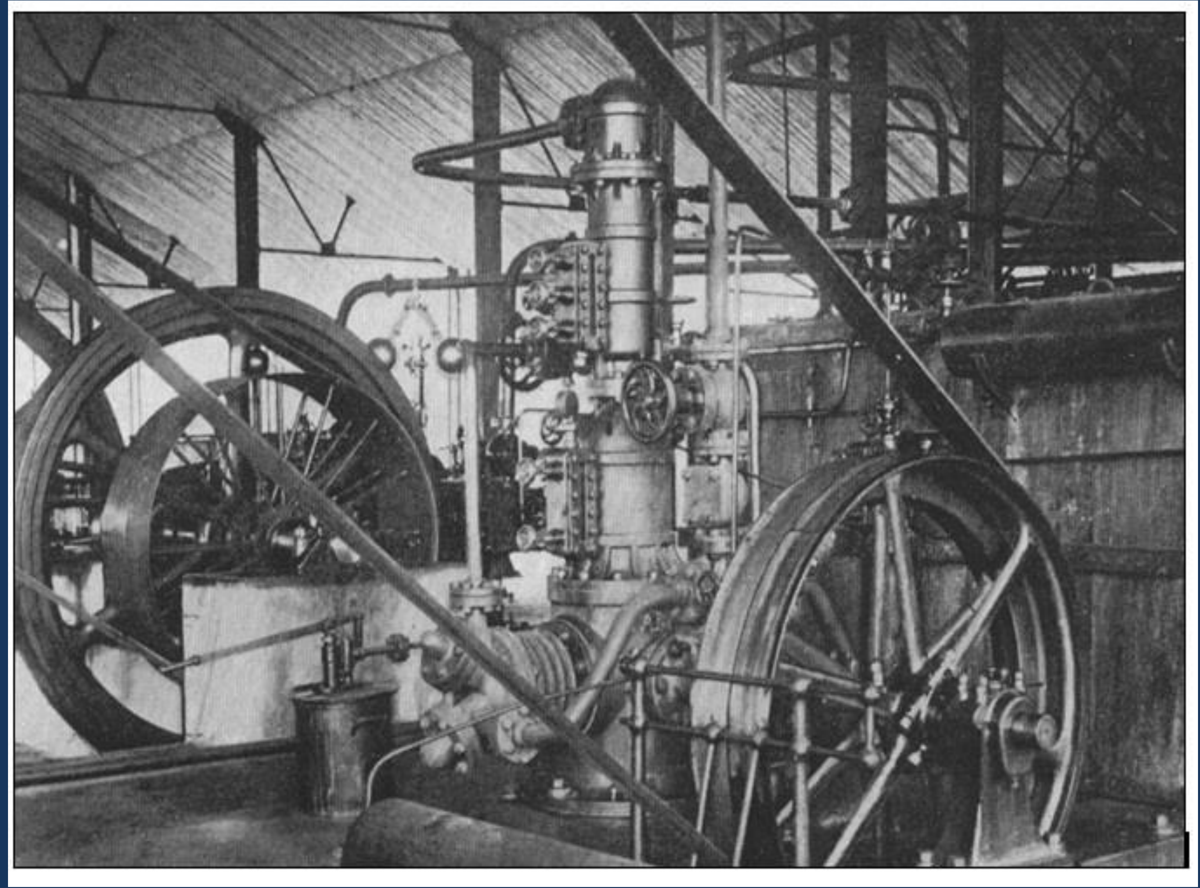

Vue générale de Thysville.

La cité de THYSVILLE qui se trouve à une vingtaine de kilomètres de Tumba dans la direction de Léopoldville est née avec le XXe siècle

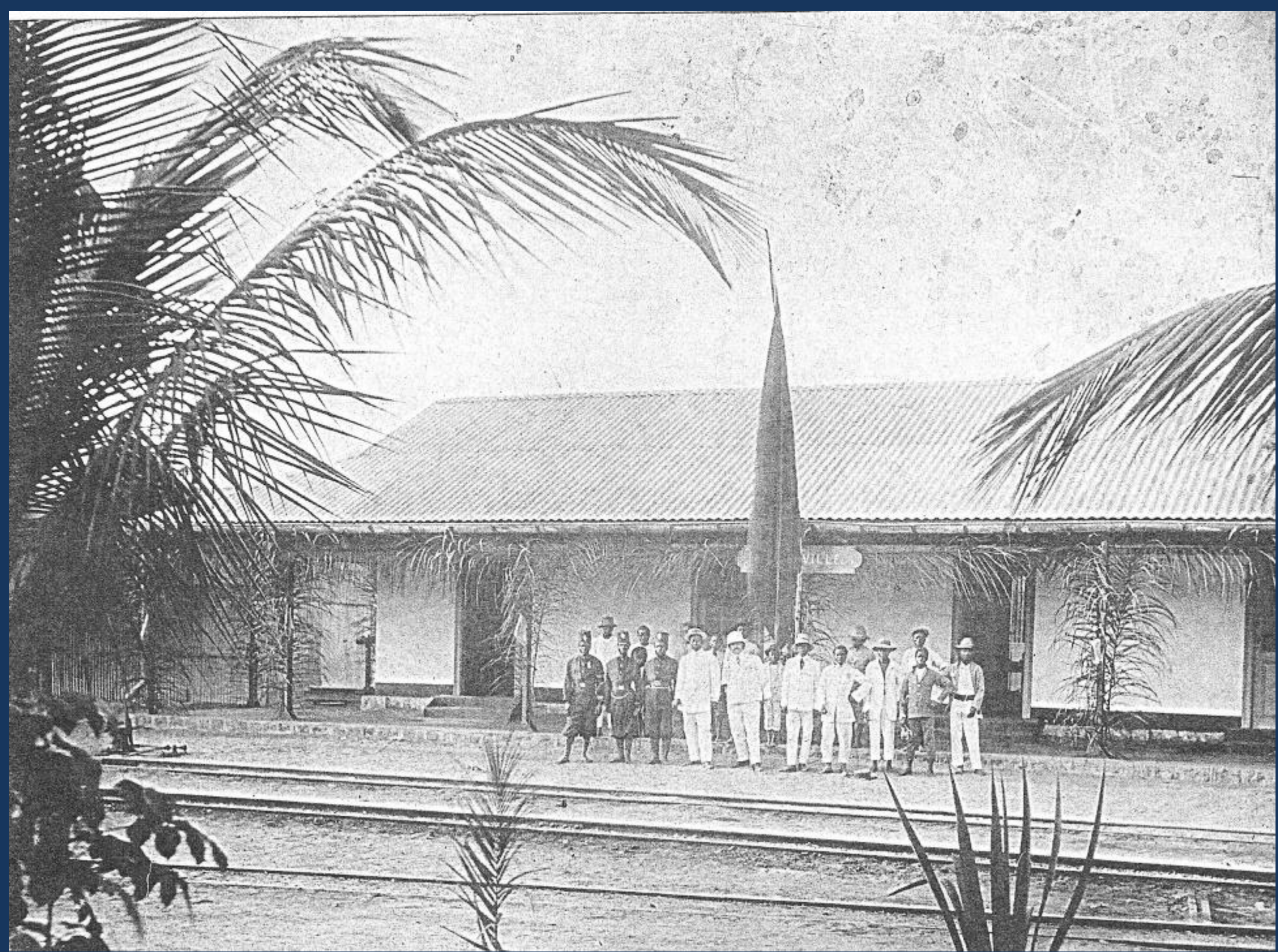

Maison du chef des ateliers de Thysville.



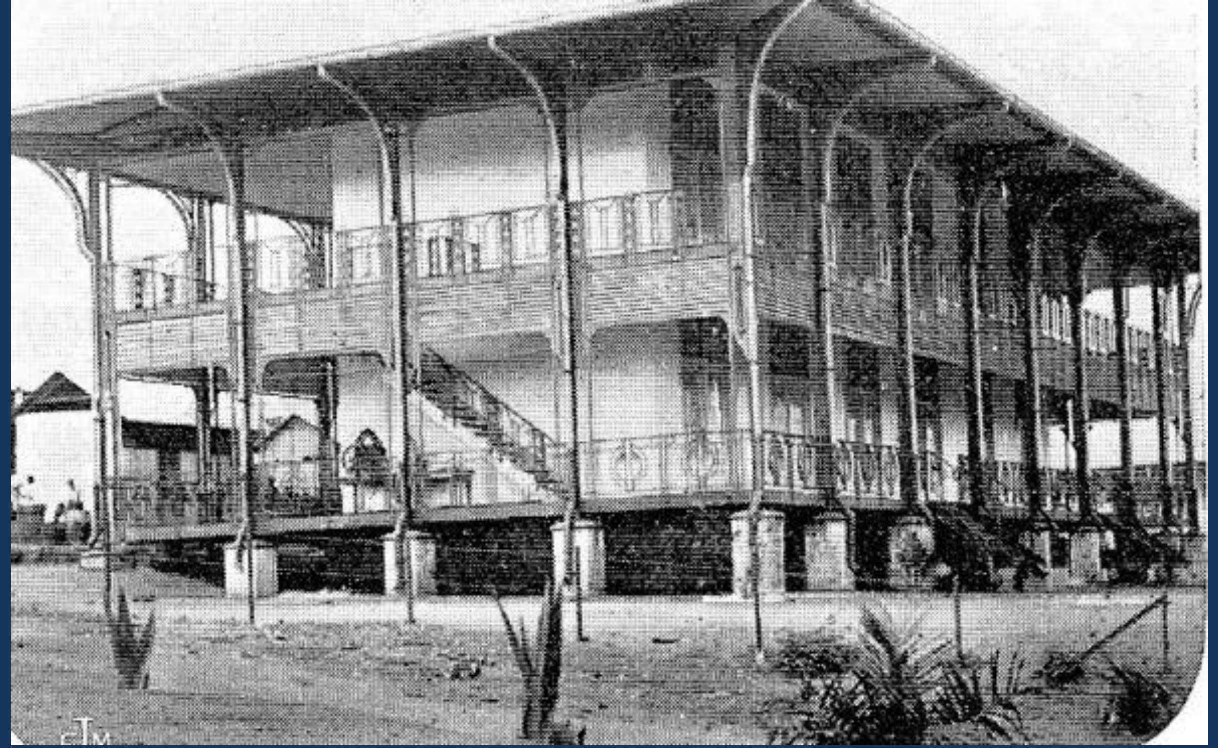
Les ateliers de Thysville



Les ateliers de Thysville



La gare de Thysville et le personnel.



L'hôtel de Thysville

Après une nuit passée dans cet hôtel à charpente métallique, on reprend le train en direction de Léopoldville. On quittera le district des cataractes en traversant l'Inkisi sur le plus grand pont de la

ligne (100 mètres, 450 tonnes) construit sur la berge et tracté sur ses deux battées, le plus spectaculaire de la centaine des travaux de génie civil exécutés sur la ligne.

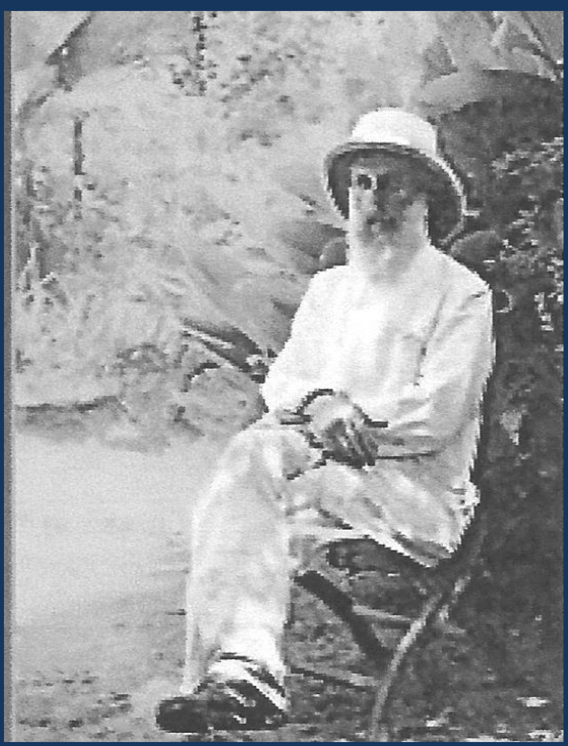


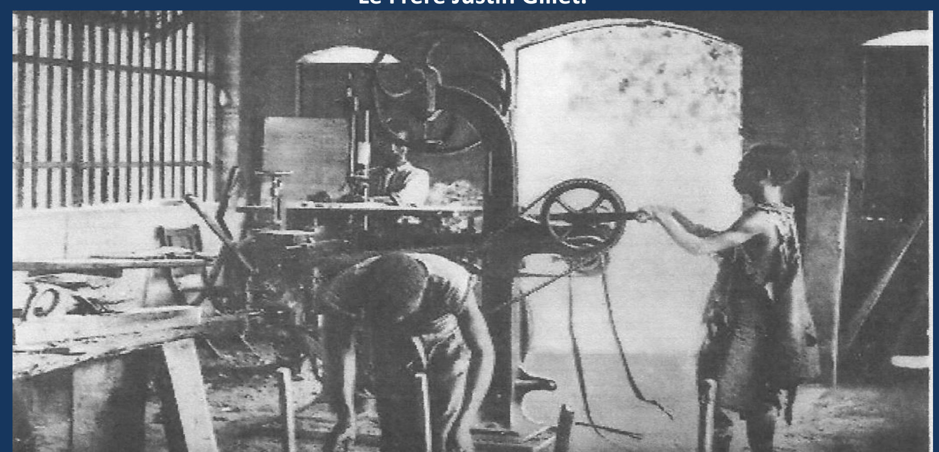
Le pont sur l'Inkisi. Construction et mise en place.

Pour se rendre compte de l'immensité du travail réalisé par si peu de gens dans ce Bas Congo, il faut prendre connaissance du livre *Notice sur le Bas* Congo de Hubert Droogmans publié en 1901.
On ne peut pas quitter le Bas Congo sans remarquer que les expatriés du Congo se trouvent pour la moitié dans ces quatre districts et que la présence des missions protestantes, notamment les missions suédoises, (voir *L'église et la mission au Congo* de Arvid Stenström) y est largement majoritaire (14 stations contre 7 pour les missions catholiques).
C'est pourtant par une mission catholique importante (Kisantu), celle des Pères Jésuites, qu'on va pénétrer dans le district du moyen Congo.
KISANTU. (7) Mission catholique située à environ 120 Km au Sud de Léopoldville fondée en 1893 à la suggestion du commissaire de district Costermans. Kisantu est le lieu stratégique de l'évangélisation jésuite du Kwango. Dans cette perspective seront créées les fermes-chapelles (jusque 250) changées en chapelles-écoles après conflit avec les autorités. A cette époque, le Frère Justin Gillet a déjà débuté son Jardin botanique et l'irrigation de celui-ci au départ de la Khungizi, affluent de l'Inkisi. La trypanosomiase (maladie du sommeil) décime 80 % de la population.



La mission de Kisantu


Le Frère Justin Gillet.


Scierie manuelle à Kisantu.


Récolte du riz à Kisantu.


Kisantu. Allée des palissandres.


Kisantu. Sœurs de Sainte Marie.


Mission de Kisantu.